

N^o I.

*Darstellung des Zustands und Betriebs der Schifffahrt des Rheins
während dem Jahre 1822, nebst Bemerkungen über die Holz-
flössung, welche auf diesem Flusse statt gefunden hat.*

Aus der Vergleichung der jährlichen Berichten und Etats, welche der Unterzeichnete jetzt zum sechstenmal der hochpreisslichen Central-Commission vorzulegen die Ehre hat, ergiebt sich, dass der Handel und die Schifffahrt so wie die Holzflössung auf dem Rheine in der jüngsten Zeit nach Maasgabe dessen, was die Einnahme der entrichteten Gebühren darüber ausweist, folgende Veränderungen erlitten hat.

Im Jahre 1817 war die Total-Einnahme der Schifffahrts-
Flossen-Gebühr

»	1818	»	»	»	»	»	»
»	1819	»	»	»	»	»	»
»	1820	»	»	»	»	»	»
»	1821	»	»	»	»	»	»

In dem jüngst abgelaufenen Jahre 1822 betrug die-
selbe nur

<i>Francs.</i>	<i>Ct.</i>
3,409,750	80
2,599,334	78
2,502,305	40
2,579,924	98
2,420,985	93
2,256,337	46

so dass hiernach seit 1817 die Regsamkeit der Transporte auf dem Rheine sich um mehr als den dritten Theil vermindert hätte, wenn man die Einnahme von jenem Jahre als Maasstab aufstellen dürfte.

Dass seit der Zeit, wo bei der Gebühren-Erhebung nach *gesetzlichen Bestimmungen* gehandelt wird, die Einnahmen-Summen zu einem sichern Maasstab des mehr oder mindern Handels-Verkehrs auf diesem Flusse dienen können, ist wohl keinem Zweifel unterworfen; da die richtige Zahlung derselben auf so mannigfaltige Weise controlirt wird, und die Schiffer über dieses in den meisten Fällen nur blos die Vorlage derselben zu machen haben, die ihnen bei der Auszahlung der Fracht von dem Handelsstande wieder zurückgegeben werden, so dass dieselben nicht unmittelbar dabei interessirt sind, durch Verheimlichung dessen, was sie geladen haben, die Erhebungs-Aemter zu hintergehen, bei welchen übrigens sowohl mittelst der Schiffsaiche, als auch vermöge der übrigen Verificationen solche Maasregeln getroffen sind, dass eine dergleichen Hintergehung nicht leicht möglich ist, der jedoch für die Zukunft noch kräftiger wird vorgebeugt werden, wenn durch nähere Bestimmungen der Ein- und Ausladehäfen für die Handelstransporte so wie durch immer mehrere Vervollkommnung der Schiffsaiche, die Verificationen der Ladungen auf denjenigen Grad von Richtigkeit gebracht werden, welche dieselben zum Besten des öffentlichen Einkommens nothwendig haben sollten.

Dadurch, dass künftighin bei der Vollziehung der Wiener Convention, die Ordnung wegen der Frachten-Regulierung nicht mehr so, wie bisher bestehen wird, werden die Schiffer häufig in den Fall kommen, bei ihrer Uebereinkunft mit dem Handelsstande die Zahlung der Schiffahrts-Gebühren zugleich mitübernehmen zu müssen, wodurch freilich für sie ein desto grösseres Interesse entsteht, sich der Zahlung derselben zu entziehen, so dass daher sowohl von Seiten der Beamten eine grössere Wachsamkeit nöthig werden wird, den Unterschleifen vorzubeugen, als auch von Seiten der Verwaltung ernstere Maasregeln in dieser Hinsicht werden zu ergreifen seyn, die jedoch der bedungenen Freiheit der Schiffahrt nicht im Wege stehen dürfen, daher es auch in diesem Betracht nicht so leicht seyn wird, die Mittel ausfindig

zu machen, wie neben der Freiheit diejenige Ordnung bestehen möge, dass dieselbe nicht ausarte, und zu solchen Beschwerden Anlass gebe, welche neue Beschränkungen derselben nöthig machen könnten.

Eben so wird auch bei aller Freiheit der Schifffahrt doch selbst zum Besten des Handels eine gewisse Ordnung in Hinsicht der Schiffer, und ihrer zum Transporte zu verwendenden Fahrzeuge fortbestehen müssen, wenn auch nach der Convention von 1815 aller Gildezwang aufgehoben seyn wird, denn sicher kann es besonders den entfernten Waaren-Eigenthümern nicht ganz gleichgültig seyn, ob die auf der Wasserstrasse des Rheins bezogenen Güter in *eigenthümlichen* oder *blos gemietheten* Fahrzeugen transportirt werden, ob der Schiffer die zu seinem Gewerbe nöthigen Kenntnisse hat, oder nicht, ob derselbe mit den Gefahren vertraut ist, die ihn in den verschiedenen Gegenden des Rheins bedrohen, und ob derselbe nöthig hat, jedesmal bei dem Transporte der Güter *selbst gegenwärtig* zu seyn, oder ob er das ihm anvertraute Gut der Führung fremder Personen überlassen darf.

Auch in Hinsicht der Fahrzeuge kann es nicht gleichgültig seyn, dass für jede Stromstrecke nur solche angewandt werden dürfen, welche zur Beschiffung derselben besonders geeignet und ausgerüstet sind. So lassen sich z. B. für die Thalfahrt des Oberrheins selbst leichte tannene Fahrzeuge anwenden, womit die übrigen Stromstrecken ohne Gefahr nicht so leicht zu passiren sind. Selbst die Ausrüstung der Schiffe erfordert ihre Verschiedenheit, wenn die für die Waaren-Transporte so nöthige Sicherheit nicht darunter leiden soll; dass übrigens *blos geaichte* Fahrzeuge zu den Handels-Transporten anzuwenden sind, erfordert zugleich die Richtigkeit der Gebühren-Erhebung, da ohne dieses für die Transit-Güter, mittelst einer andern Verifications-Art, leicht Aufenthalt entstehen könnte.

Da überhaupt jede Fluss-Schifffahrt ihre Eigenthümlichkeiten hat, und der Rhein besonders in so manchen Fällen sein eigener Gesetzgeber ist, so wird freilich bei der künftigen Regulierung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten hierauf einige Rücksicht zu nehmen seyn.

Allgemeine Uebersicht des dermaligen Schifferstandes auf dem Rhein und dessen Nebenströmen.

Nach den bei der Rheinschiffahrts-Verwaltung am Ende des Jahres 1822 von den Erhebungsämtern eingereichten Etats, steigt die *Gesamt-Zahl* der *Schiffer* auf 1821, welche mit 2997 *Fahrzeugen* in den Häfen des Rheins und seiner Nebenströme angetroffen werden. Hiervon finden sich besonders

- 1) In den *Häfen* des *conventionellen Rheins* 873 *Schiffer* und *Nächler* mit 1,109 *grossen* und *kleinen Fahrzeugen*.
- 2) In den *Häfen* der *Nebenströme* 946 *Schiffer* und *Nächler* mit 1,888 *grossen* und *kleinen Fahrzeugen*.

Da zu dem Stromgebiete des Rheins eigentlich auch diejenigen Schiffer mit ihren Fahrzeugen zu rechnen sind, welche oberhalb Basel diesen Strom befahren, so wie auch diejenigen, welche in den Häfen der verschiedenen Abtheilungen des Rheins in Holland angetroffen werden, so würde sicher die Anzahl derselben jene von den gesammten Nebenströmen noch um ein beträchtliches übersteigen.

Um die Ueberzeugung zu erlangen, wie die Schiffer in den einzelnen Häfen des Rheins sowohl, als seiner Nebenströme sich gegeneinander verhalten, legt der Unterzeichnete hier zwei Etats vor, von welchen der sub N.^o I. die Uebersicht derjenigen gewährt, welche im Jahre 1822 in den Häfen des conventionellen Rheins angetroffen wurden. In dem sub N.^o II. hingegen, sind die Schiffer in den Häfen der verschiedenen Nebenströme angegeben.

Nach dem ersten Etat finden sich in den Häfen der drei grossen Stromstrecken des Rheins folgende Schiffer mit ihren grössern und kleineren Fahrzeugen.

Stromstrecken.	Schiffer.	Fahrzeuge.	Ladungsfähigkeit nach Centnern.									
			unter 100	100 à 299	300 à 599	600 à 999	1000 à 1499	1500 à 1999	2000 à 2499	2500 à 2999	3000 à 3999	4000 à 5000
Oberrhein	123	192	5	23	32	36	37	8	10	9	30	2
Mittlerhein	560	690	226	166	83	48	29	31	35	16	36	20
Unterrhein	192	227	10	36	18	12	16	23	40	22	28	22
Total	875	1109	241	225	133	96	82	62	85	47	94	44

Wenn bei den hier bemerkten Fahrzeugen der Unterschied gemacht wird, dass

- 1) die von 50 bis 300 Centner Ladungsfähigkeit grösstentheils bloß zum gegenseitigen Verkehr der Uferbewohner dienen,
- 2) Jene hingegen von 300 bis 1500 Centner, besonders zur Kleinschiffahrt angewendet werden, und
- 3) endlich die übrigen von 1500 Centner bis zur höchsten Ladungsfähigkeit die vorzüglichste Bestimmung zum Transport von Handelswaaren haben; so zeigt sich, dass, indem die in den beiden ersten Colonnen bemerkten,

466 Fahrzeuge im Durchschnitte eine Ladungsfähigkeit von 57,050 Ctr. haben, die in den drei folgenden Colonnen angegebenen

311 Fahrzeuge, welche zur Kleinschiffahrt dienen, zum Transporte von 239,150 » angewendet werden können, und dass endlich durch die zur Handelsschiffahrt dienenden

552 Schiffe der Betrag von 956,000 » verladen werden könnte:

so dass die Ladungsfähigkeit der sämtlichen rheinischen Fahrzeuge im Durchschnitt auf . . . 1,252,200 Ctr. steigt. —

Von den niederländischen Fahrzeugen, welche die Häfen von Emmerich, Rees, Xanten, Wesel, Ruhrort, Duisburg, Uerdingen, Neuss und Düsseldorff besuchen, lassen sich für jetzt keine genauen Data angeben, nur von denen, welche bis nach Cöln fahren, ist es bekannt, dass ihre Anzahl auf 76 steigt, und dass sie wegen ihrer Grösse im Durchschnitt schon allein eine Ladungsfähigkeit von 406,000 Centner haben.

Nach dem zweiten der hier beigeschlossenen Etats finden sich auf den Nebenströmen folgende Schiffe mit ihren Fahrzeugen:

<i>Nebenströme.</i>	<i>Schiffer.</i>	<i>Fahrzeuge.</i>	<i>Ladungsfähigkeit nach Centnern.</i>								
			un-	100	300	600	1000	1500	2000	2500	3000
			ter	à	à	à	à	à	à	à	à
			100	299	599	999	1499	1999	2499	2999	4000
Neckar	226	248	"	19	128	59	42	"	"	"	"
Main	285	647	9	83	208	152	121	59	15	"	"
Lahn	93	140	49	3	83	3	1	1	"	"	"
Saar	21	56	"	2	9	18	18	5	1	3	"
Mosel	218	524	53	42	101	131	127	49	14	1	6
Ruhr	90	244	"	"	"	"	86	37	60	61	"
Lippe	13	29	"	1	"	1	19	7	"	1	"
Total . . .	946	1888	111	150	529	364	414	158	90	66	6

Wollte man mit den hier angegebenen Fahrzeugen dieselben Vergleichen nach ihrer Ladungsfähigkeit, wie oben bei den rheinischen Schiffen vornehmen, so zeigt sich

- 1) dass von 261 Nachen von 50 bis 500 Ctr. im Durchschnitt die Ladungsfähigkeit 35,550 Ctr. beträgt.

Uebertrag . . . 35,550 Ctr.

- 2) von 1307 Fahrzeugen zu 300 bis 1500 steigt die-
selbe auf 946,750 »
- 3) von 320 Schiffen (die zu grösseren Ladungen die-
nen) würden 681,500 »
transportirt werden können.
-

Die Ladungsfähigkeit der sämtlichen Fahrzeuge auf
den Nebenströmen betrüge demnach 1,663,800 Ctr.

Dass die Etats, worauf sich diese Berechnungen gründen, sehr
genau sind, wird durch folgende Vergleichung von mehreren Jahren
erwiesen:

Im Jahre

befanden sich in den Häfen

	des Rheins		seiner Nebenströme	
	Schiffer	Fahrzeuge	Schiffer	Fahrzeuge
1820	875	1108	875	1733
1821	879	1105	914	1859
1822	875	1109	946	1888

Von den in den Häfen des Rheins befindlichen 1,109 Fahrzeugen,
waren zu Ende des vorigen Jahres 658 bereits geaicht, und 454 un-
geaicht, da aber unter diesen letzteren zugleich 373 Nachen und kleine
Fahrzeuge unter 300 Centner Ladungsfähigkeit sich befinden, als von
welchen meist nur die Wasserdiligencen und Marktnachen, so wie die
zum Lichten der grossen Schiffe nöthigen Fahrzeuge geaicht werden;
so würden für den Rhein hauptsächlich nur noch 81 Fahrzeuge zu
aichen übrig seyn, nämlich:

28	von	300 zu	600 Centner	Ladungsfähigkeit
18	»	600 »	1000	» idem
17	»	1000 »	1500	» idem

- | | | | | |
|---|----------|------------------|---------------------|------------------|
| 7 | von | 1500 zu 2000 | Centner | Ladungsfähigkeit |
| 5 | » | 2000 » 2500 | » | idem |
| 2 | zwischen | 2500 und 3000 | » | idem und |
| 4 | von der | Ladungsfähigkeit | zwischen 3 bis 4000 | Centner. |

Eben so fanden sich von den 1,888 Fahrzeugen der Nebenströme 953 bereits geaicht, 863 waren noch ungeaicht, da von diesen aber 252 ebenfalls unter 500 Centner Ladungsfähigkeit sind, und bei den übrigen 631 sich sehr viele befinden, welche den Rhein nie befahren, so läst sich auch nicht bestimmt angeben, wie viele von diesen noch zu aichen übrig sind.

Da die Schiffsaiche stets als ein zur Verification der Ladungen vorzüglich geeignetes Mittel wird angesehen werden müssen, indem, wenn die Resultate der Vermessung richtig sind, auf keine schleunigere Weise der Inhalt der gemachten Ladungen gefunden werden kann, so würde es zu bedauern seyn, wenn nicht durch eine immer mehrere Vervollkommnung der Vermessungsart, dieselbe endlich auf denjenigen Punkt der Richtigkeit gebracht würde, dass sie zu einem untrüglichen Maasstab bei der Gebühren-Erhebung dienen könne.

II.

Ueber die Schifffahrts-Verhältnisse auf den drei grossen Stromstrecken des Rheins.

Durch das Umladungsrecht, welches bis jetzt in den beiden Häfen zu Mainz und Cöln statt hat, findet sich die Schifffahrt des Rheins von Basel herab bis zu den Niederlanden gleichsam in drei Abtheilungen, nämlich in die des *Ober- Mittel- und Unterrheins* abgesondert. Es ist nicht zu läugnen, dass bei der lästigen Beschwerde, welche dieser Stappelzwang mit sich führt, doch auch manches Gute für den sichern Transport der Güter dadurch bewirkt wird; denn da jede Stromstrecke des Rheins in Hinsicht der Beschiffung ihr Eigenthümliches hat; so

konnten die Führer der Fahrzeuge bisher dieselben besser darnach einrichten, um den Gefahren, die ihnen an den einzelnen Stellen drohten, desto besser entgehen zu können; auch hatte es für die Güter selbst das Gute, dass die Beschaffenheit ihrer Verpackung genau untersucht und das Nöthige allenfalls reparirt werden konnte.

Das, was aber Vorzügliches für die Transporte selbst aus der Geltendmachung dieses Umladungsrechts entstand, war, dass sich auf diese Weise *zwei Sammelplätze* von Gütern bildeten, wodurch der Schiffer sicher war, stets in den beiden Haupthäfen des Rheins Rückladungen zu finden, und daher die Transporte nach einer sehr regelmässigen Ordnung statt finden konnten.

Bei der künftigen Geltendmachung der Freiheit wird sich dieses nun ganz anders zeigen, wenn mehreren Schiffen verstattet wird, sich zugleich in Ladung zu legen, wo dann, wenn der Güterzug nicht sehr stark ist, durch das zu grosse *Vereinzeln* der Ladungen leicht Stockungen in den Transporten entstehen könnten, indem beim Verladen von zu wenig Gütern, die Transportkosten für eine weite Strecke nicht herauskommen würden. Zwar ist es vorzusehen, dass alsdann von Seiten des Handelsstandes die nöthige Vorsorge wird getroffen werden, dass dergleichen Stockungen nicht eintreten, es würde daher alsdenn durch die Handelskammern zum Theil dieselbe Ordnung wieder aufrecht erhalten werden müssen, welche jetzt unmittelbar unter der Aufsicht der von den Regierungen gesetzten Beamten gehandhabt wird, wenn nicht in dem *definitiven Reglement* vorgesehen würde, in wie fern auf die, neben der Freiheit um das Beste der Schifffahrt selbst willen nothwendig zu erhaltende Ordnung, künftig blos der Handelsstand Vorsorge zu treffen hat, und was im Gegentheil den Verfügungen der hohen Uferstaaten und der von denselben niedergesetzten Administration fernerhin vorbehalten bleibt.

A. Schifffahrts-Verhältnisse des Oberrheins.

Bei der oberrheinischen Schifffahrt muss nothwendig unterschieden werden :

- 1) die Stromstrecke zwischen Basel und Strasburg.
- 2) die Distanz zwischen Strasburg und Mainz.

Von beiden steht zwar die Schifffahrt in steter Verbindung mit einander, denn von Basel wird selbst bis Mainz und Frankfurt herab der Güter-Transport unternommen, indess ist auf der erstern die Bergfahrt so schwierig, dass dieselbe nur von Fahrzeugen von geringer Ladungsfähigkeit unternommen werden kann. Diese Schwierigkeit wird nur alsdann beseitigt werden können, wenn der Elsasser Canal, welcher zur Verbindung des Rheins und der Rhone dienen soll, mehrere Ausdehnung erhält, und dereinst über Mühlhausen mit Basel in Verbindung gesetzt wird. Alsdann ist zugleich zu hoffen, dass die Wasserstrasse des Rheins mehr zur Befriedigung der Bedürfnisse der Schweiz und der Bewohner von Oberschwaben benutzt werden wird.

Ausser der Schweiz haben an der Schifffahrt zwischen Basel und Strasburg nur zwei rheinische Uferstaaten Theil, nämlich *Frankreich* und *Baden*, die hier fast in gleichem Verhältnisse gegeneinander stehen. An der Schifffahrt hingegen zwischen Strasburg und Mainz sind vier Uferstaaten interessirt, indem ausser den beiden vorgeannten auch *Baiern* und *Rhein Hessen* daran Theil nehmen.

Jeder dieser Uferstaaten hat nach der Lage seiner Landes-Districte besondere Vorzüge, welche demselben durch die übrigen auch nicht streitig gemacht werden können.

Frankreich verfährt auf dem Rheine die Producte vom Elsass, Burgund und selbst schon jetzt zum Theil die seiner mittägigen Provinzen. Der Handelsverkehr mit letztern und selbst mit den Häfen des mittelländischen Meeres, wird aber vorzüglich erst alsdann recht thätig werden, wenn der bereits vorhin erwähnte Elsasser Canal vollendet seyn wird, der bei St. Jean de Losne an der Mündung des Canals von

Burgund anfängt, sich oberhalb Dôle in den Doubs einmündet, von wo die Wasserverbindung durch Besançon bis Mümpelgard geht, dann das Thal des Outran hinauf bis Valdieu zieht, von wo sich derselbe in die Thäler der Lagne und des Ill hinab nach Mühlhausen senkt, wo ein Zweig nach Hünigen und Basel, ein anderer aber längs dem Rheine nach Strasburg seine Richtung erhalten wird.

Da durch diesen so wichtigen Canal, Frankreich den Producten mehrerer Provinzen einen sehr wichtigen Absatz verschafft und zugleich den Handel des mittelländischen Meeres mit jenem der Nordsee und baltischen Meere vereinigt; so lässt sich nicht anders erwarten, als dass dieser von *Vauban* bereits vorgeschlagene, aber erst im Jahre 1804 angefangene Canal, dessen Arbeiten schon sehr weit gediehen seyn sollen, völlig werden zu Stande gebracht werden, als wodurch zugleich für den Rhein eine sehr bedeutende Vermehrung seiner Schifffahrt und seines Handelsverkehrs eintreten würde.

Uebrigens hat *Frankreich* schon seit jeher die Schifffahrts-Verhältnisse seiner Elsassischen Uferlande auszubilden gesucht, auch herrscht zu Strasburg eine Ordnung für die Schifffahrt und Steuerleute, die musterhaft genannt werden kann, nur das einzige bleibt zu wünschen übrig, dass durch die Herstellung der Leinpfade auf die Beförderung der oberrheinischen Bergschifffahrt der nöthige Bedacht genommen werden möchte, welches zum eigenen Besten des Landes zugleich gereichen würde, wenn die zu steilen Ufer hie und da abgeschärft und mit Weiden bepflanzt würden, wie dieses am Unterrhein zum Theil mit so grossem Nutzen vormals von französischer Seite geschehen ist.

Auch BADEN, dessen Handelsleute zu *Lahr* und *Schreck* zum grossen Theil die Versendungen für Oberschwaben und die Schweiz besorgen, so wie die von *Mannheim* besonders den Neckarhandel in Thätigkeit zu erhalten, und dessen Verbindung mit den Donau-Gegeuden immer mehr zu erweitern suchen, hat bereits die für den oberrheinischen Handel sehr wichtige Vorsorge getroffen, dass

- 1) die Häfen bestimmt sind, wo *Kaufmannsgüter* ein- und ausgeladen werden dürfen;
- 2) dass die Schiffer in den einzelnen Häfen, wie zu *Freystaedt* und *Mannheim*, eine Art von Verein bilden, wodurch die so nöthige Ordnung in dem Schiffahrtswesen aufrecht erhalten wird.

Da besonders aus der Gegend von *Lahr* eine sehr fahrbare Handelsstrasse nach Schaffhausen und in die Gegenden des Bodensees besteht, so geschehen auf derselben häufige Versendungen, so dass hierdurch zum Theil die Verbindung mit jenem obern Theil der rheinischen Gegenden hergestellt ist, welcher wegen der Felsenbänke, die bei Schaffhausen und Laufenburg den Rhein durchziehen, zu Wasser schwer zu erreichen steht.

Mit der übrigen Schweiz, wie mit Basel, Zürich, Bern und den Gegenden des Genfersees, steht *Lahr* durch die Strasse über Freyburg ebenfalls in genauen Handels-Verhältnissen.

Auch sogar nach den Donau-Gegenden sollen von dorthier einige Handels-Verbindungen bestehen, die über Mannheim, Heidelberg und Heilbronn noch weit grösser sind, seitdem der Neckar bis nach Canstadt, welches nur eine kleine Stunde von Stuttgart entfernt ist, fahrbar gemacht worden ist.

In Hinsicht der Leinpfade wird von Baden'sher Seite für die Unterhaltung derselben bestens gesorgt, indess sind die Strecken nicht sehr gross, wo in jenen Gegenden auf dem rechten Ufer des Rheins der Leinizug statt findet.

Für BAIERN sind vorzüglich die Häfen von *Germersheim*, *Speyer* und *Frankenthal* wichtig, indem von Germersheim ein beträchtlicher Theil der Producten des Unter-Elsasses verfahren werden kann und Speyer seine Handels-Verbindungen mit Schwaben hat, Frankenthal aber für den Transport der Gebirgsweine der Haardt und der übrigen Producten aus jenen Gegenden sehr geeignet ist.

Seit kurzem ist noch ein anderer Punkt, hinsichtlich des Verladens, zu benutzen versucht worden, nämlich die sogenannte *Rheinschanze*, Mannheim gegenüber; da aber hierdurch offenbar eine Concurrenz mit Speyer und Frankenthal eintritt, so wird die Erfahrung zeigen, in wie fern dieses dem allgemeinen Handelsinteresse der rhein-baierischen Provinz angemessen ist. Auch auf der baierischen Uferstrecke wird für die Erhaltung der Leinpfade bestens gesorgt, so wie zugleich auf die Reinigung des Bettes des Rheins hier vorzügliche Rücksicht genommen wird.

Da das Gebiet von RHEINHESSEN zugleich die Gränze zwischen dem Ober- und Mittelrhein begreift, so wird das, was diesen Uferstaat betrifft, in dem hier folgenden Abschnitt zu erläutern seyn.

B. Mittelrheinische Handelsverhältnisse.

Indem von Basel aus bis zur rheinhessischen Ufergränze oberhalb Lampertheim und Worms sich durchgehends eine getheilte Herrschaft der beiden Rheinufer zeigt, so tritt bei diesen letztgenannten Orten zuerst der Fall ein, dass beide Ufer unter derselben Landeshoheit stehen, welches wegen des ungetheilten Interesse der Uferbewohner und der Regierungen, für die Schiffahrts-Verhältnisse immer von einiger Erheblichkeit ist.

Von den hier besonders in Betracht kommenden vier Häfen werden zwei, nämlich Worms und Gernsheim, zu der Strecke des Ober-rheins; Mainz und Bingen aber, zu der des Mittelrheins gerechnet.

Von Worms wurden bisher grösstentheils die Haardtweine nebst andern pfälzischen Producten nach Frankfurt und Mainz verladen, so wie überhaupt die dortigen Schiffer einen thätigen Antheil an der oberrheinischen Zwischenfahrt nehmen, dessen Beibehaltung sehr wichtig für sie ist.

Ueber Gernsheim findet einiger Verkehr mit den Gegenden der Bergstrasse statt, auch werden wöchentlich zweimal durch das Marktschiff Verladungen dahin von Mainz aus gemacht, deren Gegenstände jedoch auch zum Theil unmittelbar von Gernsheim aus, durch andere Kleinschiffer wieder stromaufwärts verführt werden.

Da durch die vielfältigen Einladungen der Kleinschiffer von Kaufmanns-Gütern in den Häfen oberhalb Mainz, besonders zu Weisenau und Nackenheim etc. eben so die bis jetzt bestehende Schifffahrts-Ordnung gestört, als auch das öffentliche Einkommen der Rheinschifffahrts-Gebühren beeinträchtigt wird; indem mittelst der aufgewandten Kosten eines kleinen Transports zu Lande, der Hafen und das Erhebungs-Amt von Mainz gänzlich umgangen wird, um die beträchtliche Stromstrecke des Rheins bis Mannheim ganz frei befahren zu können; so wäre zu wünschen, dass zum eigenen Vortheil des Staats, und zur Aufrechthaltung der Schifffahrts-Ordnung eben so wie im Baden'schen längs der rheinhessischen Uferstrecke die Häfen bestimmt würden, wo Kaufmannsgüter eingeladen werden dürfen.

Die Stadt *Mainz* hat für den rheinischen Handel eine der glücklichsten Lagen, indem es nicht allein der Central-Punct für den ober- und mittelhheinischen Handel bildet; sondern auch noch das Vorzügliche hat, dass der Main- und Neckar-Handel hier am thätigsten mit jenem des Rheins in Verbindung treten.

Nach der Vergleichung von mehreren Jahren hat sich gezeigt, dass rücksichtlich der Centner-Zahl, die Transporte nach dem Neckar, von jenen nach dem Oberrhein um einiges überstiegen werden, dass hingegen von beiden die Transporte noch nicht so stark, als jene nach dem Main sind.

Eben wegen der so günstigen Lage, würden sich auch von Mainz aus, die zu Beschleunigung der Transporte so wichtigen *Beurtfahrten*, welche bereits in den Häfen des Unterrheins zum grossen Nutzen der Handelsverbindungen mit Holland hergestellt sind, am besten einrichten lassen.

Schon bestehen zwar mehrere dergleichen regelmässige Fahrten von Mainz aus, wie z. B. die der täglich abgehenden Wasserdiligenzen nach Cöln, und des Marktschiffes nach Frankfurt, ferner gehen gewöhnlich die Woche zweimal Marktschiffe nach Bingen, Rü-

desheim, Eltvill, Bieberich und andere kleine Orte des Rheingaaues, so wie nach Oppenheim und Gernsheim ab. Sehr leicht würde es demnach seyn, dass aus dem hiesigen Hafen für die weiteren Distanzen, wie nach Mannheim, Speier, Schröck und Freystädt, so wie selbst nach Strasburg an einem bestimmten Tage *alle Wochen* ein Fahrzeug zu Berg abgienge. Eben so könnten auch dergleichen regulaire Thalfahrten nach Coblenz, Bonn, Zündorf und nach Cöln eingerichtet werden.

Hierdurch würde nicht allein das Gute entstehen, dass jeder auch entfernte Eigenthümer der Waaren darauf rechnen könnte, an welchem Tage die von ihm unterwegs befindlichen Güter nach bestimmten Distanzen abgeschickt werden, sondern jede auch noch so kleine Versendung von Gütern, würde auf diese Weise jede Woche statt finden können.

Indess dürfte doch die Freiheit der Schifffahrt hierdurch auf keine Weise beschränkt werden, und jedem Spediteur, der einige beträchtliche Gütertransporte zu besorgen hätte, müsste es frei stehen, die von ihm zu verschickenden Waaren demjenigen Schiffer nach eigener Wahl zu geben, mit welchem er seine Accorde abzuschliessen für gut findet. Dagegen würde es in dem eigenen Interesse des gesammten Mainzer Handelsstandes liegen, dass derjenige, welcher für die laufende Woche nur eine gewisse Centnerzahl von Gütern anzuweisen hätte, gehalten wäre, diese, den in Ladung liegenden Beurtsfahrern zu übergeben, damit zur Beschleunigung des Güterzugs auf diese Weise für jede Distanz, solche Transporte zu Stande kämen, wodurch die darauf zu verwendenden Kosten hinreichend gedeckt würden.

Da bei einer solchen Anstalt demjenigen am besten entsprochen wird, was der Handelsstand in Rücksicht der Sicherheit und Beschleunigung der Transporte zu fordern berechtigt ist, und wegen den mehreren Fahrten, welche die Beurtschiffer das Jahr hindurch thun, dieselben auch viel wohlfeiler, als jeder andere Frachtfahrer die Trans-

porte zu besorgen im Stande sind; so würden sicher die Güter häufiger auf der grossen Wasserstrasse des Rheins, als auf jedem andern Weeg verfahren werden. Auch würde Mainz dadurch sich auf keine bessere Weise für die Aufhebung des Stapels entschädigen können, als wenn es die möglichst schleunigsten Güter-Bezüge nach allen wichtigen Häfen des Ober- und Mittelrheins organisirte. Zugleich würde hierdurch dem zahlreichen Schifferstande, welcher sich in den rheinhessischen Häfen befindet, und welcher nach Aufhebung der Gilde höchst wahrscheinlich in eine Zunft wird vereinigt werden, Gelegenheit gegeben, denjenigen Antheil an den Transporten, die von Mainz aus gemacht werden, zu nehmen, welcher ihnen rechtlich gebührt.

Ein besonderer Vorthail für Mainz dürfte für die Zukunft noch daraus entstehen, wenn der Grundsatz geltend gemacht wird, dass die Transito-Güter in besondern Fahrzeugen verladen werden müssen, denn alsdenn würden sicher unmittelbar von Holland aus häufige Versendungen von dergleichen Gütern nach Mainz gemacht werden, um dieselben von hier aus, nach dem Main, Neckar und Oberrhein weiter transportiren zu lassen.

Von *Bingen*, als dem letzten der vorzüglichsten Häfen der rheinhessischen Uferstrecke, werden mehrere Versendungen von Wein so wohl zu Berg nach Frankfurt, als vorzüglich auch zu Thal nach Cöln gemacht, so wie nach diesem letzten Hafen überhaupt auch die Producte der Nahe-Gegenden, und vorzüglich viel Kleesaamen und andere Landeserzeugnisse verführt werden; so dass die jährlichen Transporte nach Cöln nebst den übrigen Häfen und zurück gegen 200,000 Centner ausmachen.

Längs der NASSAUISCHEN Uferstrecke finden sich im Rheingau mehrere kleine Häfen, die in einem beständigen Verkehr mit Mainz sind.

Zu Bieberich werden auch die zu Hochheim ausgeladenen, und von da zu Land hierher gebrachten Frankfurter Güter eingenommen, welche zu Thal nach Cöln bestimmt sind, welches indess nach der Aufhebung des Stapels zu Mainz einige Abänderung erleiden dürfte.

Von Eltvill aus wurden in vorigen Zeiten ebenfalls Ladungen für Rechnung von Mainzer Kaufleuten gemacht; jetzt ist dieser Hafen aber in seinen Schifffahrtsverhältnissen auf seine nächsten Umgebungen beschränkt.

Von Rüdesheim werden Weintransporte nach Frankfurt und Cöln unternommen. Sowohl in Lorch als in Caub finden sich Schiffer, welche Mitglieder der Mainzer Gilde sind, und die bei Unfällen, welche während der Fahrt zwischen dem Gebirge, und besonders bei dem wilden Gefährde vorkommen, oft sehr wichtige Dienste leisten.

Vorzüglich blüht auch die Schiffahrt in Ober- und Niederlahnstein, von welchem letztern Orte aus besonders die Producte der Lahn-Gegenden sowohl den Rhein auf- und abwärts, als auch nach der Mosel verführt werden.

So wie es auf den rheinhessischen Uferstrecken zwischen Worms und Bingen geschieht, so wird auch von Nassau in der Distanz des Rheingaus bis nach Caub der Leinpfad sehr gut unterhalten, und jeder Beschwerde, welche die Schiffer hierunter führen könnten, schleunigst abgeholfen. Da an der Stelle der sogenannten Zollmauer, Bingen gegenüber, das Wasser die untern Steine weggerissen hat, und mit der Zeit dieses Ausspülen der Fundamente für jene so wichtige Uferbefestigung gefährlich werden könnte; so wird es nöthig seyn, hier zeitig dem weitem Unterminiren des Wassers vorzubeugen.

Indem unterhalb Bingen das PREUSSISCHE GEBIET anfängt, und von da längs dem linken Rheinufer hinab nach Coblenz zieht; so finden sich auf dieser Linie bereits, Bacharach, Oberwesel, St. Goar und Boppard, wo die Schiffahrt mehr oder minder thätig betrieben wird.

Die Erzeugnisse des Thals der Nahe, so wie die vom Hundsrück werden grösstentheils in Bingen zum weitem Transport auf den Rhein gebracht, doch werden auch zu Bacharach und St. Goar Verladungen von Producten aus den rückwärts liegenden Landes-Bezirken unternommen.

Unterhalb der Lahnmündung erstreckt sich das preussische Gebiet auch auf das rechte Ufer des Rheins, so dass von hier aus, den Wendungen des Flusses nach gerechnet, die beiden Ufer desselben in einer Linie von mehr als 60 Stunden unter einer und derselben Landeshoheit stehen, da im Gegentheil zuvor von Strasburg bis Coblenz in einer Distanz von 75 Stunden grösstentheils die beiden Ufer verschiedenen Landesherrn angehörten, indem von Lampertheim bis unterhalb Castel in einer Linie von beifäufig 10 Stunden die beiden Ufer ebenfalls einerlei Landesgebiet, nämlich das Rheinhessische ausmachen. Schon von Coblenz aus würden sich einige reguläre Fahrten herstellen lassen, wovon zwei mit jenen von Mainz und Cöln in Verbindung treten könnten, da zumal höchst wahrscheinlich hier nach Aufhebung der Gilden von Mainz und Cöln die vormalige Schifferzunft wieder hergestellt werden wird, woran die Schiffer der benachbarten Häfen leicht Theil nehmen könnten.

Die Schifffahrt in diesem Hafen ist um so bedeutender, da hier ausser der rheinischen Ober- und Niederfahrt sich zugleich die der Mosel und Lahn begegnen, auch durch die Nachbarschaft von Vallendar, Neuwied und Andernach ein steter Verkehr zu Wasser mit diesem Orte unterhalten wird. Aus der Mosel werden eben so, wie von Strasburg, französische Producte auf den Rhein gebracht, so wie die Moselweine und andere Erzeugnisse jener Gegenden häufig von hier aus verführt werden.

Auch aus dem Luxemburgischen und andern angrenzenden Provinzen der Niederlande werden einige Güter mittelst der Mosel nach dem Rheine gebracht.

So wie Coblenz in Hinsicht der Befriedigung der Bedürfnisse für das Innere der rheinpreussischen Provinzen in Zukunft vorzüglich wichtig werden wird, indem hier die zu Wasser für die preussischen Lande ankommenden Güter declarirt werden müssen, so leuchtet diesen Hafen auch die Hoffnung entgegen, dereinst von den grössern hol-

ländischen Fahrzeugen besucht zu werden, da blos in der Gegend von Engers das Bett des Rheines einiger Austiefung bedarf, um Fahrzeuge von 6 bis 7000 Centner Ladungsfähigkeit bis zu jener Gegend des Rheins hinzubringen, denn weiter hinauf durch das Gebirg, und besonders bei der Bank von St. Goar, dem wilden Gefährde und dem Felsendurchschnitte bei Bingen vorbei, dürften schwerlich jemals grössere Fahrzeuge, als die von 4 bis 5000 Centner Ladungsfähigkeit passieren können.

Selbst wenn die im Werke seyende Dampfschiffahrt zu Stande kommen sollte, würde es einige Schwierigkeiten haben, diese Fahrzeuge durch das Gebirg und vorzüglich bei den hier bezeichneten Stellen vorzubringen.

Sowohl von Vallendar, als von Neuwied werden zuweilen Fahrten nach Cölln mit den Erzeugnissen und Industrie-Producten jener Gegenden unternommen. Auch von Andernach und Breissig werden Mühlsteine, Trass, Tuffsteine und Mineral-Producte über Cöln bis nach Holland verfahren.

Der auf dem rechten Rheinufer befindliche Hafen von Linz steht in einigen Schiffahrts-Verhältnissen mit Bonn und Cöln.

Von Bonn und Zündorf gehen die Fahrten hinauf bis nach Mainz und wahrscheinlich in der Folge auch bis nach Frankfurt.

In Zündorf haben sich nicht blos zur Umgebung des Cölner Stapels einige Commissions- und Handelshäuser etablirt, sondern auch für das Bedürfniss der Bewohner in der Umgegend wird von hier aus gesorgt.

Für die Unterhaltung des Leinpfades, der von Cöln aus meist längs dem linken Ufer des Rheins auf preussischem Gebiet bis Caub gegenüber hinzieht, wird gehörig gesorgt, nur finden sich hie und da noch Stellen, wo derselbe um etwas erhöht werden sollte, damit bei jedem Stande des Wassers fortgepferdet werden könnte, auch dürfte es zur Beförderung der Transporte auf dem Mittelrhein sehr

zu wünschen seyn, dass die so oft vorgeschlagene *Geschwindfahrt* zu Berg hergestellt würde, und jedesmal die Bergschiffe zu Coblenz frische Pferde zur Vorspann erhielten.

C. *Unterrheinische Schifffahrts-Verhältnisse.*

Indem von Cöln abwärts die Schifffahrt um vieles bedeutender ist, als auf den übrigen Stromstrecken des Rheins, so verdient dieselbe auch eine vorzügliche Beachtung. Zwar dürfte es wohl nicht so leicht dahin zu bringen seyn, dass so wie es in früheren Zeiten geschehen ist, unmittelbar von Cöln aus Schiffe nach der See geschickt werden könnten, da das Bett des Rheins es nicht wohl gestattet, dass wegen den Untiefen und den abwechselnden Sandlagern mit bekielten Fahrzeugen auf dem Rhein gefahren werden kann, bekanntlich aber der Ocean nicht anders, als nur mit solchen Fahrzeugen zu beschiffen ist. Folglich würde, wenn auch die Frage wegen der freien Fahrt, ob dieselbe *bis an* oder *in die* See statt haben soll, ausser allem Zweifel gesetzt wäre, dennoch stets eine Umladung in dem niederländischen Gebiete statt finden müssen.

Wenn übrigens auf dem Oberrhein bis Strasburg auf einem und demselben Schiffsboden nur Ladungen von beiläufig 2000 Centner gemacht werden können, und auf dem Mittelrheine zwischen dem Gebirge sich in einem Fahrzeuge nur 3 bis höchstens 4000 Ctr. transportiren lassen, so kommen zu Cöln dagegen aus den Niederlanden Schiffe von 8 bis 9000 Ctr. an, ja es giebt einige, welche sogar 10,000 Centner Ladungsfähigkeit haben. Da in den Ebenen des Niederrheins die Gewalt der Stürme auf dem Rheine viel stärker, als in den obern Gegenden ist, so erfordert die Sicherheit der oft kostbaren Waaren-Transporte auch grössere und stärkere Fahrzeuge, so dass es für den Credit der rheinischen Schifffahrt höchst wünschenswerth ist, dass zu Cöln auch nach der Aufhebung des Stapels der dortige *Freihafen* fortbestehen möge, damit von Holland aus die Ladungen in grossen Fahr-

zeugen dahin gebracht, und erst dort die Absonderung des Transito-Guts von den übrigen Gütern, welche für das Inland bestimmt sind, gemacht werde.

Da schon jetzt das Verbot besteht, dass die Schiffer von der directen Fahrt unterwegs nicht ausladen dürfen; so würde es der Freiheit eben nicht präjudicirlich seyn, wenn neben derselben die Ordnung bestünde, dass nur an den, in den Manifesten ausgedrückten Bestimmungs-Orten, die Ausladung der Waaren Statt finden dürfte, indem sonst den trügerischen Unternehmungen Thür und Thor geöffnet seyn würde, wenn gegen die Erklärungen in den Manifesten an jedem beliebigen Orte die Ausladungen statt finden könnten; im Gegentheil leuchtet es wohl von selbst ein, dass selbst zur Sicherheit des Handels es nicht ohne ernste Ahndung würde bleiben können, wenn ein Schiffer, ohne durch die Noth dazu gezwungen zu seyn, etwas an einem Orte ausladen wollte, dessen in der Erklärung des Manifests nicht gedacht worden ist.

Bei der beträchtlichen Anzahl von Schiffen, welche zu Cöln und in den benachbarten Häfen sich befinden, wird höchst wahrscheinlich nach Aufhebung der Gilde die dort vormals bereits bestandene Schifferzunft ebenfalls wieder hergestellt werden. Von Cöln aus, welches immer als einer der vorzüglichsten Sammelplätze der Waaren, welche auf dem Rheine weiter transportirt werden sollen, anzusehen seyn wird, wenn zumal, wie es für die gesammten rheinischen Schifffahrts-Verhältnisse zu wünschen ist, der Freihafen dort fortbesteht, könnten übrigens nach folgenden Häfen eben solche Beurtfahrten eingerichtet werden, wie dieselben zu Düsseldorf, Wesel und andern rheinischen Häfen bereits bestehen.

L. Z U B E R G

- 1) nach *Frankfurt*, um die Güter nach den Maingegenden alle Woche regelmässig zu befördern;
- 2) nach *Mainz* für den Transport der Güter, welche nach diesem Hafen sowohl, als nach jenen des Oberrheins bestimmt sind;

- 3) nach *Bingen* für das, was nach den Nahegegenden und das Rheingau seine Bestimmungen hat;
- 4) nach *Coblenz* für die Güter der Mosel und der Lahn-Gegenden;
- 5) nach *Neuwied*, wobei zugleich das, was nach Andernach und Vallendar zu senden ist, mittransportirt werden könnte.
- 6) nach *Bonn* nebst dem, was nach der Umgegend bestimmt ist.

II. Z U T H A L

würden die jetzt bestehenden Beurtfahrten nur noch auf eine regelmässiger Weise einzurichten seyn, wie z. B.

- 1) nach *Mühlheim*, als wohin so viele Versendungen geschehen;
- 2) nach *Düsseldorf* mit Inbegriff der Güter, welche für Zoons und Neuss auf der linken Rheinseite des Rheins bestimmt sind;
- 5) nach *Ruhrort* und *Duisburg*, wobei die nach Kaiserswerth und Uerdingen bestimmten Güter mitverladen werden könnten.
- 4) nach *Wesel* nebst den Gütern, die nach Orsoy, Rheinberg, desgleichen in die Lippe und nach Xanten bestimmt sind.
- 5) nach *Emmerich* mit denjenigen Gütern, die nach Rees ihre Bestimmung haben.

Eben so würden

- 6) die nach *Holland* bestimmten Güter,
 - a) sowohl längs der *Waal* nach *Nimwegen*, *Dordrecht* und *Rotterdam*, als
 - b) längs dem *Rheine* nach *Arnheim*, *Utrecht* und *Amsterdam* alle 7 Tage (die Ladungen mögten bestehen, worin sie wollten) abzusenden seyn.
- 7) Endlich auch nach *Antwerpen* dürfte bei den jetzigen Handels-Verhältnissen die bereits bestehende Fahrt immer regelmässiger zu machen seyn.

Durch die Einrichtung solcher regelmässig geordneter Fahrten würde der Handelsstand zu Cöln eben den Zweck wie jener zu Mainz

erreichen, dass nämlich die Aufhebung des Stapels sich durch die fortwährende Thätigkeit seiner gut regulirten Versendungen kaum würde gewahr werden lassen; indem das in beiden Häfen bis jetzt bestehende Schifffahrts-System zum besten des schleunigen und wohlfeilen Zugs der Waaren, auf diese Weise nur noch vollkommener würde hergestellt werden, und es folglich den auswärtigen Waaren-Eigenthümern nicht einfallen würde, einen andern Weeg in dem Bezug ihrer Güter, als den bisher bekannten wählen zu wollen.

Auch hier dürfte übrigens kein Zwang bestehen, sondern demjenigen Spediteur, welcher ganze Ladungen zu versenden hat, müsste es frey stehen, dieselben an denjenigen zu geben, von welchem er glaubt, dass dieselben am sichersten und wohlfeilsten transportirt werden können, denn das Hauptaugenmerk bei diesen Beurtfahrten muss immer seyn, dass die sogenannten Stückgüter, welche keine volle Ladung bilden, auf das schleunigste weiter gebracht werden können. Da aber die Erfahrung bald lehren wird, dass eben so wie in Holland keine Verladungen *schleuniger*, *wohlfeiler* und *sicherer* sind, als eben die, welche mit den *Beurtfahrten* gemacht werden, indem diese bei einer zweckmässigen Einrichtung, immer am sichersten auf Rückfrachten zählen können, und das sehr gute Mittel in Händen haben, dass vermöge gegenseitiger Entschädigung, jeder auch mit der geringsten Ladung stets pünctlich abfahren kann; so werden am Ende diese *Institute*, welche unter Genehmigung der Regierungen, mittelst Einverständnisses des beiderseitigen Handelsstandes der in ihren Schifffahrts-Verhältnissen mit einander correspondirenden Häfen einzurichten seyn werden, es über alle übrige Frachtfahrer davon tragen, so dass ihnen zuletzt fast ausschliesslich die Verladungen werden zugestanden werden, indem durch sie alles das erfüllt wird, was die entfernten Waaren-Eigenthümer sowohl, als auch der rheinische Handelsstand zu fordern berechtigt ist, und überhaupt nicht so leicht eine Vernachlässigung und

Veruntreuung von diesen Beurtschiffen zu befürchten steht, da sie im Betretungsfalle sich dem aussetzen, aus der Beurt ausgeschlossen zu werden.

Dass von *Seiten der hohen Uferstaaten* diesen regelmässigen *Beurtfahrten* aller *Schutz* werde verliehen werden, lässt sich um so weniger bezweifeln, als hierdurch

- 1) neben der Freiheit die so gewünschte gesetzliche Ordnung etabliert wird, wodurch nur allein der Credit der Schifffahrt emporgehalten werden kann;
- 2) die Regierungen selbst auch dadurch eine Garantie mehr erhalten, dass die Declarationen der Güter auf den Erhebungs-Aemtern der Rheinschifffahrts-Gebühren stets richtig geschehen, da diese Beurtschiffer auf mehr als eine Weise genau controllirt werden können.

Nach dem, was bereits in dem Bericht über den Zustand und Betrieb der Schifffahrt auf dem Rheine für das Jahr 1817 rücksichtlich der unterrheinischen Beurtfahrten vorgelegt worden ist: so befanden sich damals folgende Schiffer bei diesen regelmässigen Fahrten beschäftigt:

	Aus den rheini- schen Häfen.	Aus den hollän- dischen Häfen.
1. In der Beurtfahrt zwischen Cöln und Amsterdam . . .	14	16
2. „ „ „ Cöln und Utrecht . . .	5	4
3. „ „ „ Cöln und Rotterdam . . .	„	14
4. „ „ „ Cöln und Dortrecht . . .	6	6
5. „ „ „ Cöln und Arnheim . . .	6	„
6. „ „ „ Cöln und Nimwegen . . .	2	„
7. „ „ „ Düsseldorf und Amsterdam.	6	„
Von vorstehenden zusammen . . .	39	40

				Aus den rheini- schen Häfen.	Aus den hollän- dischen Häfen.
Uebertrag				39	40
8.	In der Beurtfahrt zwischen	Düsseldorf und Rotterdam .		5	1
9.	"	"	Duisburg und Arnheim . .	1	3
10.	"	"	Mühlheim an der Ruhr und Arnheim	3	"
11.	"	"	Wesel mit den niederländi- schen Häfen	3	2
12.	"	"	Xanten und Amsterdam . .	3	2
13.	"	"	Emmerich und den hollän- dischen Häfen	2	"
In allem also				54	48

Da bei der Einrichtung von solchen Beurtfahrten es billig ist, dass aus jedem Hafen immer eine gleiche Anzahl von Schiffen daran Theil nimmt, so würden die Ungleichheiten, welche sich hier bei den einzelnen Beurten befinden, leicht ausgeglichen werden können, da im Ganzen der Unterschied zwischen den Schiffen aus den preussischen und holländischen Häfen nicht sehr gross ist.

Da es der grosse Zweck der Wiener Convention ist, die Handels-Vorthelle der sämtlichen Staaten längs der Wasserstrasse des Rheins allgemein zu machen, und eben deswegen zu verordnen, dass die der Schifffahrt wegen zu entwerfenden Polizei-Verordnungen auf eine gleichförmige Weise und für alle Nationen so günstig, wie möglich bestimmt werden sollen; so wird das, was hier ohnbeschadet der Freiheit, *Regelmässiges* zur Begünstigung und Beschleunigung der Waaren-Transporte vorgeschlagen worden ist, hoffentlich einer weitem Beachtung nicht unwerth gefunden werden, da es zumal einzig darauf hinzielt, den gegenseitigen Bezug der Waaren längs dem

Rheine auf das möglichste zu begünstigen, und es offenbar, dem bisher so wohl begründeten *Credit der Rheinschiffahrt* höchst nachtheilig seyn würde, wenn die proclamirte *Freyheit* so ausgelegt werden wollte, dass dieselbe zuletzt in eine *wilde Durcheinanderfahrt* übergieng, wo es jedem, der die Fahrt auf dem Flusse macht, erlaubt wäre, zu thun und zu treiben, was ihm gefällig ist, denn weder kann es in dem Interesse der hohen Uferstaaten, noch auch selbst in jenem des Handels liegen, dass ohne Festsetzung einer bestimmten Ordnung, die Freiheit zu solchen Missbräuchen Anlass gebe, wodurch in der Folge neue Beschränkungen derselben eintreten müssten.

Da bereits in dem Bericht vom vorigen Jahre in dieser Beziehung dasjenige ist angeführt worden, wodurch die Anstände zu beseitigen sind, welche zur Schmälerung des Credits der Rheinschiffahrt bei der künftigen Geltendmachung der Freiheit eintreten könnten, so würde es überflüssig seyn, hier jetzt noch einmal darauf zurückzukommen.

Indem übrigens die hier gemachten Vorschläge zugleich demjenigen entsprechen, was bereits in den Niederlanden, der rheinischen Schiffahrts-Verhältnisse wegen geordnet ist; so glaubt man diese für den gegenwärtigen Augenblick nicht weiter berühren zu dürfen, und bemerkt nur, dass wenn der Freyhafen zu Cöln für die niederländischen Transporte nach dem Oberrhein bestehen bleibt, alsdenn die unmittelbare Befrachtung von Holland aus, nach den obern Häfen, wie Mainz und Frankfurt, kaum mehr nöthig erscheint, und überhaupt auf diese Weise die bisherigen Schiffahrts-Verhältnisse zwischen den deutschen und niederländischen Häfen keine sehr grosse Abänderungen erleiden werden.

Nach den hier gemachten Bemerkungen über die Schiffahrt des Rheins überhaupt, wird es nöthig seyn zu folgenden überzugehen.

III.

Nähere Erörterung dessen, wie im Jahre 1822 die Handels-Transporte auf den drei grossen Stromstrecken sich gegen einander verhalten haben.

Um mit Bestimmtheit genau zu übersehen, welche Transporte in dem letzt abgewichenen Jahre auf den verschiedenen Stromstrecken des Rheins gemacht worden sind, legt man hier folgende Data darüber vor.

I. Oberrheinische Fahrt.

Im Jahre 1821 hatte es das Ansehen, dass ein neuer Weeg für den Bezug von Colonial-Waaren sich dadurch bilden würde, dass ein Theil derselben von Havre de Grâce und andern französischen Häfen mittelst der Fahrt auf den Canälen nach Strasburg und von da auf den Oberrhein zum weitem Transport gebracht werden würde. Wirklich wurde damals nachgewiesen, dass bereits auf diesem Weege so wie zu Lande über 6,700 Centner von dergleichen Waaren nur allein nach Frankfurt und Mainz angekommen wären. Nach den jüngsten Verzeichnissen findet sich aber, dass laut der Manifeste nur folgende Waaren vom Oberrheine nach den eben genannten Häfen gebracht worden sind:

	Centner.	Kilogr.
1. Caffé	261	28
2. Chinarinde	48	12
3. Fernambuc	33	22
4. Gummi	58	11
5. Indigo	47	18
6. Pfeffer	89	43
7. Piement	11	45
8. Rhabarber	15	6
9. Rum	9	34
Total	575	19

so dass diesesmal der vormalige Bezug von dergleichen Waaren über Holland nicht sehr dadurch beeinträchtigt worden ist.

Das Verhältniss von dem, was in dem Hafen zu Mainz zu Thal angekommen und wieder zu Berg abgegangen ist, verhält sich gegen die letztern zwei Jahre so gegeneinander:

Im Jahre	sind vom Oberrhein				vom Neckar				aus dem Main			
	angekommen		und wieder dahin abgegangen		angekommen		abgegangen		angekommen		abgegangen	
	Centner	Kl.	Centner	Kl.	Centner	Kl.	Centner	Kl.	Centner	Kl.	Centner	Kl.
1820	183470	45	164155	18	260913	15	126056	29	349042	07	433850	32
1821	143671	04	163574	04	180963	26	124118	37	205517	05	394731	28
1822	102704	39	151416	17	127744	04	123264	35	179493	19	387469	22

Hieraus ergibt sich, dass, das was von diesen verschiedenen Distanzen zu Mainz angekommen ist, sich von Jahr zu Jahr sehr vermindert hat, dass hingegen dasjenige, was von Mainz wieder dahin abgegangen ist, im Verhältniss nicht so sehr von einander abweicht, denn in eben diesen Jahren

war das Total des zu Mainz zu Thal
angekommenen
das, was aber dahin wieder abgegan-
gen, verhält sich so dagegen

1820.	1821.	1822.
793426 17	550151 41	409942 12
724062 29	682424 19	662150 24

Offenbar ist die verminderte Abstufung dessen, was in diesen drei Jahren zu Thal angekommen ist, um vieles beträchtlicher gegen das, was zu Berg wieder dahin abgegangen ist.

II. Mittelrheinische Fahrt.

In Hinsicht der mittelrheinischen Fahrt lässt sich Folgendes über die Versendungen angeben, welche auf dieser Strecke des Stromes in den letzten drei Jahren Statt gehabt haben.

In dem Hafen von Bingen sind	und wieder							
	angekommen				abgegangen			
	zu Thal		zu Berg		zu Thal		zu Berg	
	Centner	Kl.	Centner	Kl.	Centner	Kl.	Centner	Kl.
1820	58861	37	51649	14	114481	29	18740	25
1821	75646	20	53222	11	112390	35	9247	27
1822	70829	33	26376	16	95656	42	10565	46

das Total der auf diese Weise in den Ha-
fen von Bingen

	und			
	angekommenen		abgegangenen	
	Centner	Kl.	Centner	Kl.
Ladungen betrug 1820	110511	01	153222	04
1821	108868	31	121638	12
1822	97205	49	104222	38

wornach sich die Abänderung des dortigen Handels- und Schiffahrts-
Verkehrs leicht beurtheilen lässt.

2) In dem Hafen von Mainz haben sich während dem Jahre 1822
die aus den mittelhheinischen Häfen angekommenen und wieder
dahin abgegangenen Ladungen so gegeneinander verhalten.

	angekommen sind		und wieder dahin zu	
	zu Berg		Thal abgegangen	
	Centner	Kl.	Centner	Kl.
Von Cöln durch die Gildesschiffer	456278	15	134776	00
durch die Wasserdiligencen	13087	40	15393	34
durch Klein- und Zwischen- schiffer	259070	18	271615	45
Zusammen	728436	23	419785	29

Hierdurch zeigt sich ein beträchtlicher Unterschied, zwischen demjenigen, was zu Berg angekommen und zu Thal aus diesem Hafen abgegangen ist.

Zwischen Cöln und den mittelhheinischen Häfen haben nach den gemachten Angaben im verwichenen Jahre folgende Versendungen Statt gehabt:

	angekommen sind zu Thal		abgegangen dage- gen zu Berg.	
	Centner	Kl.	Centner	Kl.
Von Frankfurt	31671	04	144672	19
„ Mainz	506531	34	384067	45
„ den Zwischenhäfen	68587	28	27256	42
„ Mosel	199890	15	28033	29
„ Coblenz	158845	50	139779	29
„ den Zwischenhäfen	459170	33	29507	15
„ unterhalb Linz	511671	21	184352	39
T o t a l	1,716,566	15	937450	16

Die Ursache, warum die Angaben von den Stations-Controleurs zu Mainz und Cöln in Rücksicht der mittelhheinischen Versendungen so sehr von einander abweichen, liegt hauptsächlich darin, dass zu Cöln der Betrag des Flossholzes mit in Anschlag gebracht worden ist, als wovon nach dem bereits bekannt gemachten Verzeichnisse der im Jahr 1822 in dem Hafen von Cöln angekommenen und abgegangenen Waaren rücksichtlich des Eichenholzes bei der Ankunft zu Thal

berechnet sind 145,978 Ctr. 20 Kil.

wegen des Tannenholzes aber 212,917 „ 17 „

wodurch freilich ein sehr beträchtlicher Unterschied entstehen musste.

5. *Unterrheinische Schifffahrt.*

Da es hier zugleich darum zu thun ist, dasjenige näher auseinander zu setzen, wie die Versendungen von Cöln aus in die preussischen und niederländischen Häfen sich gegeneinander verhalten; so bemerkt man, dass von dem Unterrhein in dem Hafen von Cöln angekommen sind:

A. Aus den preussischen Häfen.

	Centner	Kl.
1. Von oberhalb Düsseldorf	24376	08
2. Aus den Häfen von Düsseldorf, Neuss, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort	692658	12
5. Aus den Häfen von Orsoy, Wesel, Xanten, Rees und Emmerich	72809	57
Zusammen	789844	07

B. Aus den holländischen Häfen.

	Centner	Kl.
Von Nimwegen	41752	27
„ Dordrecht	82001	39
„ Rotterdam	162279	44
„ Utrecht	91582	34
„ Amsterdam	222646	44
T o t a l	603245	38

Abgegangen sind dagegen von Cöln

A. Nach den preussischen Häfen.

1. Nach Neuss und oberhalb dieses Hafens	169174	53
2. „ Düsseldorf	99754	00
5. „ den Zwischenhäfen wie Duisburg, Wesel, Xanten, Rees, Emmerich	222519	14
Zusammen	491447	47

B. Nach den holländischen Häfen.

	Centner	Kl.
1. Nach Rotterdam	293572	37
2. " Amsterdam	328804	04
T o t a l	622176	41

Wenn man hiermit dasjenige in Vergleichung setzt, was zu Emmerich aus Holland in das preussische Gebiet gekommen, und von da wieder nach Holland zurücktransportirt worden ist, so verhält sich dieses so gegeneinander.

Auf 619 geladenen Fahrzeugen wurde aus den holländischen Häfen: zu *Berg* gebracht

1. An Gegenständen zur doppelten Recognitions-Gebühr	20305	00
2. " dergleichen zur $\frac{1}{20}$ Gebühr	5318	00
5. " Gütern zur $\frac{1}{4}$ Gebühr	114268	00
4. " Waaren zur ganzen Gebühr	788055	00
Zusammen	927946	00

Da von diesen 927946 Centnern nach den obigen 605243 Ctr. 38 K. zu Cöln angekommen sind; so lässt sich hiernach berechnen, dass durch die sogenannten Beurtfahrer und andere holländische Schiffer 322702 Centner nach den übrigen Häfen unterhalb Cöln gebracht worden sind, welches etwas mehr als $\frac{1}{3}$ des Ganzen ausmacht. Dagegen sind aus den gesammten preussischen Häfen nach Holland verführt worden auf 678 Fahrzeugen: zu *Thal*

1. An Gegenständen zur doppelten Recognitions-Gebühr	77121	"
2. " " zur $\frac{1}{20}$ Gebühr	155891	"
5. " " zur $\frac{1}{4}$ Gebühr	59198	"
4. " " zur ganzen Gebühr	256395	"
T o t a l	526605	"

Diesemnach wären von der obigen in Cöln nach Rotterdam und Amsterdam declarirt gewesenen Centnerzahl zu . . . 622176 „ 41 95571 Centner 41 Kil. noch in dem Preussischen zurückgeblieben, wenn nicht abermals hier die Mitberechnung des Holzes unter der von dem Stations-Controleur zu Cöln angegebenen Centnerzahl, einen beträchtlichen Unterschied machte.

Wollte man nun mit einem Blicke den Güter-Transport auf dem gesammten Rheine für das Jahr 1822 übersehen; so würde dieses durch folgende Zusammenstellung am besten geschehen können.

I. In Hinsicht des Oberrheins sind zu Thal angekommen und zu Berg abgegangen

	Centner.	Kl.		Centner.	Kl.
zu Mainz 1. vom Oberrhein	102704	39		151416	17
2. „ Neckar . .	127744	04		125264	55
3. „ Main . . .	179495	19		587469	22
Zusammen . . .	409942	12		662150	24

II. Vom Mittelrhein sind

A. In Mainz zu Berg an- gekommen . . .	728436	23	und zu Thal abge- gangen . . .	419785	29
Total dessen, was in Mainz angekommen .	1158378	35	und wieder abge- gangen ist . . .	1081956	03

B. In Cöln sind zu Thal angekommen und zu Berg wieder dahin abgegangen

	Centner.	Kl.		Centner.	Kl.
1. Von Frankfurt . .	31671	04		144672	19
2. „ Mainz . . .	506531	34		384067	45
3. „ d.Zwischenhäfen	68587	28		27256	42
4. „ der Mosel . .	199890	15		28055	29
5. „ Coblenz . . .	158843	30		139779	29
6. „ d.Zwischenhäfen	459170	33		29307	15
7. „ unterhalb Linz.	511671	21		184352	39
Zusammen . . .	1716366	15		937450	16

III. Vom Unterrhein sind

in Cöln angekommen zu

und dagegen dahin

Berg	Centner.	Kl.	abgegangen	Centner.	Kl.
1. aus den preuss. Häfen	789844	07		491447	47
2. aus d. Holländischen	605243	38		622176	41
Total dessen, was in Cöln angekommen ist . . .	5111454	10	Total des Abge- gangenen . . .	2051075	04

Hieraus ist nicht allein ersichtlich, wie in den beiden Haupthäfen des Rheins die angekommenen und abgegangenen Transporte sich gegeneinander verhalten, sondern zugleich auch, wie überwiegend der Cölner Handels-Verkehr, gegen den von Mainz ist.

IV.

Vergleichende Uebersicht der im Jahre 1822 bei den sämtlichen Erhebungs-Aemtern vorbeipassirten Fahrzeuge und Transporte.

Bei den sämtlichen Erhebungs-Aemtern ist nach den General-Etats folgende Anzahl von Fahrzeugen vorbeipassirt

	leer	geladen	Total
zu Thal	4053	21196	25249
zu Berg	10607	16015	26622
Zusammen	14660	37211	51871
Im Jahr 1817 betrug das hier angegebene Total			64621
1818 " " " " "			54486
1819 " " " " "			59673
1820 " " " " "			56592
1821 " " " " "			54834
1822 " " " " "			51871

Woraus erhellet, dass in dem jüngsten Jahre der Betrieb der Schifffahrt nicht so regsam, als sonst gewesen ist.

In dem *Hafen zu Mainz* allein sind angekommen . Fahrzeuge

	leer	geladen	Zusammen
zu Thal	557	2502	3059
zu Berg	1433	2682	4115
Zusammen	1970	5184	7154

In den zu *Cöln* aber

zu Thal	543	1344	1887
zu Berg	3866	1547	5413
Zusammen	4409	2891	7300

welche zum Theil von einer weit beträchtlichen Ladungsfähigkeit sind, so dass die geringe Differenz des Totals der Zahl nach, nicht in Anschlag kommen kann.

V.

Bemerkungen über die Holz-Flössung, welche im Jahre 1822 auf dem Rheine statt gefunden hat.

Seitdem am Oberrhein mehrere von den stärkeren Holzgattungen nach Frankreich abgesetzt werden, scheint der Flössung auf dem Rheine einige Veränderungen darin bevorzustehen, dass von dorthier nicht mehr so viel, wie vormals nach Holland verflösst werden wird.

Aus der allgemeinen Uebersicht der Einnahme auf den sämtlichen Erhebungs - Aemtern während dem Jahre 1822 lassen sich folgende Data über die Holzflössung angeben, welche in dem verwichenen Jahre auf diesem Flusse Statt gefunden hat.

	Eichen und andere harte Holzgattungen.		Tannen und übrige weiche Holzgattungen.	
	Cub. Met.	Cm.	Cub. Met.	Cm.
1. Vom Oberrhein besonders aus der <i>Kinzig</i> und <i>Murg</i> wurde bei <i>Neuburg</i> vorbeigeführt zu Daxland sind an Eichenholz dazu gekommen	3462	"	55054	50
Denn zu <i>Germersheim</i> wurde verrechnet . . .	5044	"		
Dagegen hatte sich das Tannenholz vermindert	8506	"		
um			3564	50
denn es finden sich zu <i>Germersheim</i> nur an- gegeben			51490	"
2. Aus dem <i>Neckar</i> sind bei <i>Mannheim</i> dazu gekommen	3415	24	35245	21
denn es wurde auf dem dortigen Erhebungs- Amte declarirt	11919	24	86735	21
3. Vom <i>Main</i> wurde herabgeflösst	26469	86	80470	26
so dass von <i>Mainz</i> abgesendet werden konnte	38389	10	167205	47
Von diesem Gesamtbetrage der Flössung des Oberrheins, Neckars und Mains sind im Rheingau und Galsheim verblieben	2592	"	28761	02
denn zu <i>Caub</i> wurden nur frei gemacht . .	35797	10	138444	45
4. Dagegen kamen bei <i>Coblenz</i> aus der Mosel an Eichenholz hinzu	1250	30		
doch blieben an Tannenholz zurück			7794	20
Indem zu <i>Coblenz</i> passirten	37047	40	130650	25

Eichenholz	Tannenholz
36262	124753
56338	124464
165	28554
36173	95910
36168	74398
38666	74817
8270	1616
46937	73100

Eichen und andere harte Holzgattungen.		Tannen und übrige weiche Holzgattungen.	
Cub. Met.	Cm.	Cub. Met.	Cm.
36262	"	124753	"
56338	94	124464	68
165	77	28554	16
36173	17	95910	52
36168	03	74398	60
38666	75	74817	63
8270	86		
		1616	94
46937	59	73100	69

- Zu *Andernach* wurde declarirt
- Zu *Linz*
5. Von diesen sind zu *Cöln* zurückgeblieben . .
- denn es wurde von dort wieder weiter geflösst
6. Auch zwischen *Cöln* und *Düsseldorf* blieb an
- Tannenholz etwas beträchtliches zurück, in-
- dem von *Düsseldorf* nur abgesendet wurde .
- zu *Ruhrort* wurde declarirt
7. Bei *Wesel* ist aus der Lippe an Eichenholz
- hinzugekommen
- dagegen vermindert sich das Tannenholz um .
- denn es finden sich zu *Wesel* frei gemacht . .

Da zu *Emmerich* keine Gebühren von der Thalfahrt erhoben werden, folglich auch dort eine genaue Verification der Flossen schwerlich statt findet; so dürfte das hier angegebene Eichen- und Tannenholz wohl als der Betrag anzusehen seyn, welcher nach *Holland* ist verbracht worden.

In Vergleichung dessen, was in den vorigen Jahren den Rhein hinab nach den *Niederlanden* ist verbracht worden, zeigen sich folgende Abänderungen:

	Eichenholz.		Tannenholz.	
	Cub. Met.	Cm.	Cub. Met.	Cm.
Im Jahre 1818	41889	25	97531	07
1819	55035	29	89571	97
1820	64033	35	73625	36
1821	65187	65	84157	38
1822	46937	59	73100	69

Indess wird dieses noch nicht als der einzige Maasstaab der vermehrten oder verminderten rheinischen Flössung angesehen werden können; sondern zugleich durch das, was bei Mainz, besonders an Tannenholz, von den drei grossen Stromstrecken des Oberrheins, Neckars und Mains in eben diesen Jahren zur weitem Versendung auf dem Flusse sich gezeigt hat, wird der wahre Betrag des auf dem Rheine verflöss-ten Holzes ausfindig gemacht werden können, und dieses hat sich in folgenden Jahren so gegeneinander verhalten.

	Eichenholz.		Tannenholz.	
	Cub. Met.	Cm.	Cub. Met.	Cm.
1818 wurde zu Mainz weiter gesendet . . .	35310	99	195518	98
1819 " " " " " . . .	47938	65	190125	22
1820 " " " " " . . .	49989	71	166561	72
1821 " " " " " . . .	51536	61	172662	95
1822 " " " " " . . .	58389	10	167205	47

Vergleicht man hiermit nun noch ferner wie der Beitrag der gesamten Flossengebühren in den vorbemerkten Jahren sich gegeneinander verhalten hat, nämlich:

1818.		1819.		1820.		1821.		1822.	
Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.
472949	99	508012	58	483879	61	511871	95	424076	77

so zeigt sich freilich, dass die Holzflössung auf dem Rheine jetzt nicht mehr so stark, wie vormals ist.

VI.

Allgemeine Uebersicht der Rheinschiffahrts und Flossengebühren welche im Jahre 1822 bei sämtlichen Erhebungsämtern eingenommen worden sind.

Nach den bekannten Abtheilungen wurden in dem letzt verwichenen Jahre folgende Gebühren in den sämtlichen Erhebungs-Aemtern des conventionnellen Rheins erhoben.

	zu Thal.		zu Berg.		Zusammen.		Total der einzelnen Gattungen von Gebühren.	
	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.
1. Recognitions-Gebühren für die Fahrzeuge . .	94406	49	90411	26	184817	75	184817	75
2. Rücksichtlich der Güterladungen								
a) an doppelten Recognitions-Gebühren . .	9040	78	1205	55	10244	55		
b) zur $\frac{1}{20}$ tel	14665	53	40078	80	54744	53		
c) zur $\frac{1}{4}$ tel	28782	05	58342	69	87124	72		
d) zur ganzen Gebühr .	304446	21	1157039	70	1461485	91	1613599	29
3. In Bezug auf die Transporte von Personen und zwar								
a) der Reisenden mit den Wasserdiligencen zur $\frac{1}{4}$ der Ladungsfähigkeit .	8208	87	12666	45	20875	30		
b) der Marktleute zur $\frac{1}{20}$ tel Gebühr	777	47	286	36	1063	83	21959	13

	zu Thal.		zu Berg.		Zusammen.		Total der einzel- nen Gattungen von Gebühren.	
	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.
4. Wegen unrichtigen Er- klärungen								
a) für Nacherhebungen	1204	85	7183	57	8388	42		
b) für Strafen . . .	1603	98	2862	10	4466	08	12854	50
Betrag der gesammten Schiffahrts-Gebühren							18532	1067
5. An Flossengebühren .	423782	05	294	72	424076	77	424076	77
Total der sämmtlichen Gebühren							2257287	44
Von diesen Gebühren wurden nach geschehe- ner Erkenntniss als zu viel erhoben zurückge- zahlt	494	79	455	19	949	98	949	98
Es blieb daher als wirk- liche Einnahme							2256337	46

Hieraus ist ersichtlich, dass die Recognitions-Gebühren, welche die Schiffer zu entrichten haben, gegen die Transport-Kosten, welche von dem Handelsstande wieder ersetzt werden, sich fast wie 1 zu 10 verhalten, und dass die Flossengebühren nicht ganz den 5. Theil der gesammten Einnahme ausmachen.

Von diesen auf dem conventionellen Rhein eingegangenen Summen ist folgendes bis jetzt den einzelnen hohen Uferstaaten zugekommen:

Uferstaaten.	Erhebungs- Aemter.	E r t r a g der				T o t a l des Empfangs	
		Thalfahrt.		Bergfahrt.			
		Francs.	Ct.	Francs.	Ct.	Francs.	Ct.
1. Königreich Frankreich besitzt dormalen kein Erhebungsamt.		"	"	"	"	"	"
2. Königreich Baiern .	Neuburg .	14765	46	2887	33	17652	79
" " .	Germersh.	30379	82	9842	39	40222	21
3. Grossherzogthum Ba- den	Mannheim	42710	82	24993	48	67704	30
4. Grossherzogthum Hes- sen	Mainz . . .	68572	22	94209	11	162781	33
5. Herzogthum Nassau .	Caub . . .	72626	31	88420	24	161046	55
Total dessen, was die obern Uferstaaten be- zogen haben . . .						449407	18
6. Königreich Preussen .	Coblenz .	46148	63	86180	15	132325	78
" " .	Andernach	36699	61	47981	48	84681	09
" " .	Linz . . .	114060	67	41123	21	155183	88
" " .	Cöln . . .	148357	94	117917	57	266275	51
" " .	Düsseldorf	95725	55	238121	06	333846	41
" " .	Ruhrort .	83784	80	192669	51	276454	31
" " .	Wesel . .	124596	92	173633	43	298230	35
" " .	Emmerich	7997	92	251935	03	259932	95
Total		886423	47	1369913	99	2256557	46

Wenn die Einnahme von dem Jahre 1822 mit der der vorigen verglichen wird, so zeigt sich folgende Abänderung:

			Francs.	Cts.
1817	wurde eingenommen		3409750	80
1818	"	"	2599334	78
1819	"	"	2502305	40
1820	"	"	2579924	98
1821	"	"	2420983	93
1822	"	"	2256337	46

Von diesen Summen ist in eben diesen Jahren

In die Cassen der obern Ufer-
staaten geflossen.

In den Königl. Preuss. Erhebungs-
Aemtern wurde eingenommen.

		Francs.	Cts.			Francs.	Cts.
1817		682231	94		2727518	86	
1818		532986	63		2066348	15	
1819		506281	46		1996023	94	
1820		540101	11		2039823	87	
1821		494747	42		1926236	51	
1822		449407	18		1806930	28	

Demnach steht nach dem oben Angeführten, das letzt abgewichene Jahr von allen vorhergehenden und besonders vor dem von 1821 in der Einnahme um 164,646 Frs. 47 Cts. zurück, welches zum Theil wohl daher zu rühren scheint, dass manche Zweige des Handels eine andere Richtung genommen haben, und die Schifffahrt auf den mit dem Rheine concurrirenden Strömen immer reger und thätiger wird, so dass es daher wohl einer genaueren Rücksicht verdient, alles anzuwenden, damit der bisherige Zug der Waaren auf dieser so wichtigen Wasserstrasse fortbestehe, und der Credit der Schifffahrt auf diesem Flusse, der zugleich für mehrere Staaten gleich wichtig ist, immer mehr erhöht werde, da zumal, wie bereits an-

derwärts ist gezeigt worden, für die Zukunft mittelst der Verbindung dieses Flusses mit andern grossen Wasserstrassen sich eine so herrliche Aussicht für die Vermehrung seines Handels-Verkehrs von mehr als einer Seite zeigt.

Indem bei dieser Darstellung des Zustands und Betriebs der Schifffahrt des Rheins während dem Jahre 1822 der Unterzeichnete zugleich bemüht gewesen ist, die Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse dieser so bedeutenden Wasserstrasse in Hinsicht der verschiedenen Stromstrecken näher zu entwickeln; so hofft derselbe hierdurch demjenigen entsprochen zu haben, was seine Verpflichtung ihm in dieser Hinsicht auferlegte.

Mainz den 23. Juli 1825.

Der Director der Rheinschifffahrts-
Verwaltungs - Commission,

(Unterzeichnet) OCKHART.

Für gleichlautende Abschrift

(Unterzeichnet) ORTH.

N.º 1.

U e b e r s i c h t

der Schiffer, welche mit ihren Fahrzeugen im Jahre 1822 nach den Berichten der Erhebungs-Aemter
in den Häfen des Rheins angetroffen worden sind.

Erhebungs- Aemter.	Häfen des rechten Ufers.	Häfen des linken Ufers.	Zahl der Schiffer.	Fahrzeuge.	un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	300 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 2999 Ztr.	3000 à 4000 Ztr.	4000 à 5000 und darüber	Bemerkungen.
Neuburg	Schweitzer Basel	Badnische Itstein Weisweil Niederhausen	4	5	"	1	3	1	1	"	"	"	"	"	"
			1	1	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"
			2	3	"	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"
			2	3	"	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"
			24	50	"	4	8	8	20	3	3	1	3	"	"
	Französische Strasbourg Offendorf Drusenheim	Freistätt Hügelsheim	3	4	"	2	"	1	1	"	"	"	"	"	"
			1	2	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"
			8	11	"	"	1	1	3	"	"	"	7	"	"
			1	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"
			2	2	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"
Germersheim	Baierische Neuburg	Daxland	2	5	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"
			2	5	"	"	2	1	"	"	"	"	"	"	"
			1	2	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"
		Wörth	1	3	"	"	"	1	1	"	"	"	1	"	"
		Schreck	1	3	"	"	"	1	1	"	"	"	1	"	"

Erhebungs- Aemter.	Häfen des rechten Ufers.	Häfen des linken Ufers.	Zahl der Schiffer.	Fahrzeuge.	un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	300 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 2999 Ztr.	3000 à 4000 Ztr.	4000 à 5000 Ztr.	Bemerkungen.
<i>Mainz</i>	<i>Nassauisch</i>	<i>Hessisch</i>													
	Oestrich		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Winkel		2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Geisenheim		9	10	7	2	2	2	2	2	1	1	1	1	
	Rüdesheim		17	21	14	1	2	5	1	2	2	2	2	2	
<i>Caub</i>	Asmannshausen		1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Bingen		38	56	2	2	2	3	2	6	8	5	11	3	Einige Schiffer scheinen derma- ßen ohne den Be- sitz von Fahrzeu- gen zu seyn.
	<i>Preussisch</i>														
	Dreieckshausen		1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	
	Heimbach		4	7	2	2	4	1	1	1	2	2	2	2	
	Rheindiebach		1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Bacharach		11	12	2	2	1	2	1	2	1	1	1	1	
	Lorch		8	8	3	3	5	2	2	2	2	1	1	1	
	Lorchhausen		1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	
	Caub		18	24	2	2	5	2	2	3	4	2	3	1	
	Oberwesel		5	9	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	
	St. Goar		5	7	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	
	St. Goarshausen		2	4	1	1	5	2	2	2	2	2	2	2	
	Camp		2	5	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	
	Salzig		1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
<i>Coblentz</i>	Boppard		5	5	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	Oberfahrt. Unterfahrt.
			16	19	6	2	2	1	2	2	2	2	2	2	

Filsen	Osterspays	Oberspays	Niederspays	Rhens	Braubach	Oberlahnstein	Capellen	Coblenz	Preussisch	Thal Ehrenbreitstein	Vallendar	Engers	Neuwied	Irrlich	Fahr	Leudesdorf	Namedy	Total .
3	3	6	5	3	3	3	3	37	1	4	24	2	19	13	3	17	1	250
3	4	12	6	6	9	6	5	47	2	6	50	1	19	15	3	22	1	314
3	2	7	4	5	5	2	4	6	1	1	7	"	3	4	2	10	1	126
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	94
"	1	1	"	1	2	2	"	3	"	1	2	1	5	"	1	1	"	49
"	"	"	"	"	"	1	"	4	"	2	3	"	1	2	"	1	"	27
"	"	"	"	"	"	"	"	9	"	"	"	"	1	"	"	"	"	18
"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	1	"	2	"	"	25
"	"	"	"	"	"	"	"	8	"	"	7	"	1	"	"	1	"	52
"	"	"	"	"	"	"	"	5	"	"	2	"	"	"	"	"	"	14
"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	1	2	"	"	"	"	"	"	21
"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	1	"	"	"	"	"	"	10

Erhebungs- Aemter.	Häfen des rechten Ufers.	Häfen des linken Ufers.	Zahl der Schiffer.	Fahrzeuge.	un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	300 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 2999 Ztr.	5000 à 4000 Ztr.	4000 à 5000 Ztr.	Bemerkungen.
Linz	Transport		250	514	126	94	49	27	18	23	52	14	21	10	
	<i>Preussisch</i>														
	Oberham- merstein		2	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Niederham- merstein		5	3	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Rheinbrohl		5	6	4	1	"	1	"	"	"	"	"	"	
	Brohl		10	9	6	2	"	3	"	"	"	"	"	"	
	Preyssig		13	18	9	2	4	1	"	"	"	"	"	"	
	Höningen		9	9	7	"	1	"	"	"	"	"	"	"	
	Kripp		2	3	2	1	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Linz		4	6	"	2	1	1	2	"	"	"	"	"	
	Linzer- hausen		5	5	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Rheinmagen		5	5	1	1	"	1	"	"	"	"	"	"	
	Erpel		4	7	5	2	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Unkel		2	5	2	1	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Oberwinter		2	4	1	2	"	"	1	"	"	"	"	"	
	Rönndorf		2	5	1	1	1	"	"	"	"	"	"	"	
	Königs- winter		9	15	4	"	8	2	"	"	"	"	"	"	
	Dollendorf		12	12	9	2	1	"	"	"	"	"	"	"	

Von einem Schif-
fer ist das Fahr-
zeug nicht ange-
geben.

[illegible]

Uebersicht

der sämtlichen Schiffer, welche mit ihren Fahrzeugen in den Häfen der drei grossen Stromstrecken des Rheins im Jahr 1822 sich befunden haben.

Oberrhein	123	192	5	25	52	36	37	8	10	9	30	2	"
Mittelrhein	560	690	226	166	85	48	29	51	35	16	36	20	"
Unterrhein	192	227	10	56	18	12	16	25	40	22	28	22	"
Total	875	1109	241	225	133	93	82	62	85	47	94	44	"
Vergleichung vom Jahre 1821	879	1105	254	226	128	94	78	66	79	45	106	26	5

N^o 2.

U e b e r s i c h t

der Schiffer, welche 1822 mit ihren Fahrzeugen in den Häfen der Nebenströme des Rheins sind angetroffen worden.

Neben- ströme.	H ä f e n.	Zahl der Schiffer.	Fahrzeuge.	un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	300 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 5000 Ztr.	3000 à 4000 Ztr.	Bemerkungen.
Neckar	Neckarsulm	2	2	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»
»	Wimpfen	2	2	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»
»	Diedesheim	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
»	Hasmersheim	46	47	»	1	2	14	50	»	»	»	»	»
»	Neckargerach	10	10	»	»	7	3	»	»	»	»	»	»
»	Eberbach	26	29	»	2	16	11	»	»	»	»	»	»
»	Neckarhäuserhof	3	5	»	2	1	»	»	»	»	»	»	»
»	Hirschhorn	24	27	»	5	22	2	»	»	»	»	»	»
»	Neckarsteinach	59	41	»	1	35	5	»	»	»	»	»	»
»	Neckargemünd	47	59	»	7	26	15	11	»	»	»	»	»
»	Schlierbach	2	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»
»	Heidelberg	16	16	»	»	11	5	»	»	»	»	»	»
»	Neuenheim	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	Ziegelhausen	6	7	»	»	4	3	»	»	»	»	»	»
»	Ulbesheim	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
Total . . .		226	248	»	19	128	59	42	»	»	»	»	»

Main	Bamberg	Schweinfurt	Bergheimfeld	Kitzingen	Marktsteft	Marktbreit	Ochsenfurt	Würzburg	Gemünden	Langenprozelten	Lohr	Neustadt	Zimmern	Rothenfels	Hafenlohr	Haidenfeld	Wertheim	Faulbach	Stadtprozelten	Fechenbach	Reistenhausen	Freudenberg	Miltenberg	Heubach	Lautenbach	Wörth	Obernburg
"	14	8	1	11	4	2	4	7	2	5	18	5	1	2	9	19	17	2	18	1	10	5	19	5	4	52	7
"	36	30	4	53	14	5	10	25	5	5	59	6	5	4	20	46	55	2	41	2	25	10	44	6	7	67	16
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"
"	9	11	2	10	5	1	7	3	"	"	"	2	2	"	"	3	6	"	2	"	"	1	1	"	"	1	1
"	9	5	1	8	5	2	2	4	1	"	14	2	"	2	9	11	6	"	16	1	11	4	19	5	5	51	9
"	4	4	"	1	"	"	"	2	1	2	10	"	"	1	5	12	10	1	14	1	4	5	12	2	2	24	6
"	5	5	"	1	1	1	1	6	1	1	6	2	1	"	5	10	12	1	7	"	8	"	11	1	2	9	5
"	8	7	1	9	4	1	"	5	"	"	8	"	"	1	5	7	"	"	"	"	"	"	1	"	"	2	"
"	1	"	"	4	1	"	"	5	"	"	1	"	"	"	"	5	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Neben- ströme.	H ä f e n.	Zahl der Schiffer.	Fahrzeuge.	un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	500 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 5000 Ztr.	5000 à 4000 Ztr.	Bemerkungen.
Main	Wallstadt	5	10	"	"	4	5	3	"	"	"	"	
"	Obernau	4	10	"	"	4	2	2	"	"	"	"	
"	Aschaffenburg	16	33	2	3	12	6	10	"	"	"	"	
"	Seeligenstadt	5	6	1	4	1	"	"	"	"	"	"	
"	Krotzenburg	2	4	"	"	1	3	"	"	"	"	"	
"	Steinheim	2	4	"	1	"	2	1	"	"	"	"	
"	Hanau	2	2	"	1	"	"	1	"	"	"	"	
"	Offenbach	2	5	"	1	"	1	1	"	"	"	"	
"	Frankfurt	6	24	"	3	7	4	7	2	1	"	"	
"	Höchst	2	2	"	1	1	"	"	"	"	"	"	
"	Sindlingen	2	2	"	1	1	"	"	"	"	"	"	
"	Ocriftel	2	2	"	"	1	1	"	"	"	"	"	
"	Ettersheim	5	4	"	1	1	2	"	"	"	"	"	
"	Flörsheim	5	6	"	1	2	5	"	"	"	"	"	
"	Rüsselsheim	2	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	Kostheim	1	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Total . . .	285	647	9	85	208	152	121	59	15	"	"	
Lahn	Limburg	1	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	
"	Dietz	4	9	"	"	8	1	"	"	"	"	"	
"	Baldunstein	2	4	"	"	4	"	"	"	"	"	"	
"	Dausenau	5	5	"	"	5	"	"	"	"	"	"	

«	Bad - Ems	5	4	1	1	2	«	«	«	»	«	«	«
«	Nieveren	2	3	«	«	«	«	«	»	»	»	»	»
«	Ahl	1	4	«	«	4	«	»	»	»	»	»	»
«	Hohe - Rhein	1	4	«	«	4	«	«	»	»	»	»	»
«	Niederlahnstein nebst übrigen Lahnschiffen	77	106	48	2	52	2	1	1	»	»	»	»
	Total . . .	95	140	49	3	85	3	1	1	«	»	»	«
Saar	Saarbrücken	1	1	«	«	«	»	1	«	«	«	«	«
»	Lautern	2	8	«	«	1	4	1	»	1	1	«	«
»	Liersdorf	1	2	«	«	«	2	«	»	«	»	«	«
»	Saarlouis	5	11	«	«	5	2	5	»	«	1	«	«
»	Wallerfangen	5	10	«	1	2	3	3	1	«	»	«	«
»	Mertzig	4	6	«	1	1	2	1	1	«	»	«	«
»	Saarburg	5	18	«	«	2	5	7	3	«	1	«	«
	Total . . .	21	56	«	2	9	18	18	5	1	3	«	«
Mosel	Metz	2	3	«	«	»	1	2	»	«	»	»	»
»	Remig	4	7	»	1	4	2	«	»	«	«	»	»
»	St. Barbelen	14	26	7	1	5	7	4	2	«	»	»	»
»	Bolzern	1	2	«	»	»	«	2	»	»	»	»	»
»	Trier	65	192	2	4	24	53	71	24	10	1	3	3

Neben- ströme.	H ä f e n.	Zahl der Schiffer.	Fahrzeuge.	un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	300 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 2999 Ztr.	5000 à 4000 Ztr.	Bemerkungen.
Mosel	Saarleiven	2	4	„	„	„	2	1	1	„	„	„	à 6000 Zentner.
»	Neumagen	5	20	2	5	8	8	3	4	„	„	„	
»	Pisport	1	3	1	„	„	„	1	„	1	„	„	
„	Kesten	2	3	„	„	„	2	1	„	„	„	„	
»	Liser	5	3	„	1	1	2	„	„	„	„	„	
»	Kues	1	5	„	1	„	„	1	„	1	„	„	
»	Bernkastel	12	24	„	1	4	7	7	4	„	„	1	
»	Zeltingen	5	6	„	„	„	5	1	1	„	„	1	
»	Machern	1	2	„	„	„	2	„	„	„	„	„	
»	Traben	4	23	2	2	5	6	3	5	1	„	1	
»	Kevenich	1	1	„	1	1	„	„	„	„	„	„	
»	Zell	2	4	„	„	2	1	„	1	„	„	„	
»	Alf	5	7	1	2	2	1	„	1	„	„	„	
»	Idiger	4	8	2	1	2	1	1	1	„	„	„	
„	Mösenich	2	2	1	„	„	1	„	„	„	„	„	
»	Cochheim	17	47	5	9	12	6	12	4	1	„	„	
»	Cloten	1	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
»	Treis	2	7	„	„	5	1	2	1	„	„	„	
»	Karden	2	2	„	„	„	2	„	„	„	„	„	
»	Meuden	1	5	„	„	„	3	„	„	„	„	„	
»	Moselkern	6	11	„	„	5	4	2	„	„	„	„	

Burgen	8	20	2	"	10	2	5	1	"	"	"	"	6
Hatzports	2	4	"	"	"	2	1	1	"	"	"	"	1
Brodenbach	3	7	"	2	4	1	"	"	"	"	"	"	"
Löf	3	6	"	2	1	2	1	"	"	"	"	"	"
Alecken	2	3	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"	"
Oberfeld	5	8	"	2	2	4	"	"	"	"	"	"	"
Iehmen	2	5	2	1	1	1	"	"	"	"	"	"	"
Niederfeld	2	7	2	1	1	1	2	"	"	"	"	"	"
Gondorf	1	3	2	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"
Cobern	7	15	5	3	2	1	2	"	"	"	"	"	"
Diebelich	3	5	"	"	1	2	2	"	"	"	"	"	"
Winningen	4	9	4	4	1	"	"	"	"	"	"	"	"
Lay	3	6	3	2	1	"	"	"	"	"	"	"	"
Gils	14	15	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Total . . .	218	524	53	42	101	151	197	49	14	1	6		

Neben- ströme.	H ä f e n.	Zahl der Schiffer.	Fahrzeuge.		un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	300 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 5000 Ztr.	3000 à 4000 Ztr.	Bemerkungen.
			die den Rhein mitbefahren.	blos zu Koh- len - Trans- porten.										
Ruhr	Herbede	2	1	1	"	"	"	"	1	"	1	"	"	
"	Kettwich	1	2	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	
"	Hattingen	2	1	2	"	"	"	"	2	"	1	"	"	
"	Hessingen	2	4	5	"	"	"	"	3	5	"	1	"	
"	Essen	1	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	
"	Mülheim	47	78	23	"	"	"	"	23	17	30	51	"	
"	Alstade	2	5	3	"	"	"	"	3	2	1	2	"	
"	Mayderich	1	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	
"	Achnerfähr	1	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	
"	Duisburg	2	"	4	"	"	"	"	4	"	"	"	"	
"	Ruhrort	29	68	46	"	"	"	"	47	15	25	27	"	
	Total . . .	90	159	85	"	"	"	"	86	57	60	61	"	
			244											
Lippe	Dahl	2	3	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	
"	Vogelsang	1	5	"	"	"	"	"	"	4	"	1	"	
"	Ahsen	4	6	"	"	"	"	"	5	1	"	"	"	
"	Bislich	1	1	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	
"	Kohlaus	1	3	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	
"	Dorsten	2	6	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	
"	Wesel	2	5	"	"	"	"	"	5	2	"	"	"	
	Total . . .	15	29	"	"	"	"	"	19	7	"	1	"	

Verhältniss

der während dem Jahr 1822 auf den Nebenströmen angetroffenen Schiffer mit ihren Fahrzeugen.

Nebenströme.	Schiffer.	Fahrzeuge.	un- ter 100 Ztr.	100 à 299 Ztr.	300 à 599 Ztr.	600 à 999 Ztr.	1000 à 1499 Ztr.	1500 à 1999 Ztr.	2000 à 2499 Ztr.	2500 à 2999 Ztr.	3000 à 4000 Ztr.	Bemerkungen.
Neckar	226	248	„	19	128	59	42	„	„	„	„	
Main	285	647	9	83	208	152	121	59	15	„	„	
Lahn	93	140	49	3	83	3	1	1	„	„	„	
Saar	21	56	„	2	9	18	18	5	1	3	„	
Mosel	218	524	55	42	101	131	127	49	14	1	6	
Ruhr	90	244	„	„	„	„	86	37	60	61	„	
Lippe	13	29	„	1	„	1	19	7	„	1	„	
Total	946	1888	111	150	529	364	414	158	90	66	6	
Vergleichung vom Jahr 1821	914	1839	102	153	523	343	392	160	89	75	2	

Anlage I. ad §. III. des 269. Protocoll d. d. 11. Januar 1823.

N.^o 2855.

Die eingereichte Beschwerde

- a) gegen die bisher bestandene Erhebungsart der Strafgebühren.
- b) gegen die Nacherhebung der Gebühren von den durch die öffentlichen Wagen gefundenen Gewichts-Unterschieden betreffend.

Der Verwaltungs-Rath der Cölner Schiffergilde der beiden vereinigten Sectionen hat an uns eine Vorstellung in nebenstehendem Betreff mit dem Gesuch um weitere Beförderung zur Einsicht gelangen zu lassen.

Indem wir daher gedachte Vorstellung in der Anlage einer hochpreisslichen Central-Commission gehorsamst vorzulegen die Ehre haben, bemerken wir zugleich, dass die in derselben enthaltenen Beschwerden gegen die in Gemässheit verehrlichen Rescriptes vom 9. Merz v. J. Zahl $\frac{1531}{955}$ von uns erlassene Verfügung gerichtet sind.

Mainz den 23. December 1822.

Die provisorische Verwaltungs-Commission
der Rheinschiffahrt.

Gez. OCKHART.

Vt. ORTH.

An
die hochpreissliche
Central-Commission
für die
Rheinschiffahrts-Angelegenheiten
zu
Mainz.

Abschrift.

Hochpreissliche Central-Commission.

Der Schifferstand hat bei den vielen Bedrückungen und Unglücksfällen, welche in den letzt verwichenen Jahren über ihn ausgebrochen sind, den Trost und die erfreuliche Gewissheit behalten, dass sein Schicksal nicht durch willkürliche Eingriffe bestimmt werden kann und dass ihm gegen jede ungesetzliche Beschwerde der Rekurs an eine Oberbehörde offen steht, welche mit tiefer und spezieller Sachkunde alle Verhältnisse der Reclamanten übersieht und durch eine souveraine Entscheidung zu bestimmen vermag.

Voll Zuversicht auf die Gerechtigkeit dieser hochpreisslichen Behörde unternehmen es die gehorsamst Unterzeichneten Hochderselben eine Frage zur Entscheidung vorzulegen, der das Vermögen eben so sehr als die Sicherheit des gesammten Schifferstandes bedroht.

Es ist sehr oft der Fall, dass einzelne Schiffer bei ihrer Ankunft in dem hiesigen Hafen die Zahl und den Inhalt ihrer Collis ganz richtig und wahrhaft angeben, dagegen bei der Angabe des Gewichts ein Total erklären, welches sich bei der Verification zu gering findet.

Nach den früher befolgten Grundsätzen und nach den Verfügungen unserer besondern Legislation hätte der Schiffer in diesem Falle einfach die Gebühr im Verhältniss des vorgefundenen Deficits seiner Erklärung nachtragen müssen; allein, die subdelegirte Verwaltungs-Commission will sich mit dem gesetzlichen und früherhin immer geltend gewesenen Modus nicht begnügen; unter dem 19. März d. v. J. hat dieselbe eine reglementaire Verfügung erlassen, in deren Folge die in diesem Falle sich befindenden Schiffer zu der Zahlung der dreyfachen Gebühr angehalten werden sollen, zu deren Eintreibung gleich auch die nachdrücklichsten Maasregeln eingeleitet wurden.

Eine Hochpreissliche Central-Commission wird es den gehorsamst Unterzeichneten erlauben, dieses Verfahren der hiesigen Stations-Behörde mit den offen liegenden Gesetzen und Vorschriften zusammen zu halten.

Das Strafgesetz der Octroifrevler, der Art. 117 der Convention über das Rheinschiffahrts-Octroi verfügt, dass die Schiffer, welche rücksichtlich ihrer Erklärungspflicht gefrevelt haben, als Strafe das Doppelte der Gebühren, denen sie sich entziehen wollen, bezahlen müssen. Wenn wir einen Augenblick annehmen wollten, dass der Schiffer, welcher die Collis richtig, das Gewicht aber irrthümlich angegeben hat, unter die Cathégorie dieses Strafartikels gehörte, so würde er auf allen Fall nur die doppelte Gebühr des Octroi für das Deficit zu entrichten haben: es zeigt sich nirgendwo ein Grund, wie man das Dreyfache fordern könne, wahrscheinlich hat diese Ueberforderung ihren Grund in einem Missverstände des Artickel 117. weil es dort heisst, dass das Doppelte der Gebühren als Strafe gezahlt werden soll, so hat eine schiefe Auslegung angenommen, dass das Doppelte der Gebühren als Strafgeld zugleich und noch über die gewöhnliche einfache Gebühr entrichtet werden solle. Allein diese Deutung wird durch den klaren Text des Artikels vollkommen widersprochen. In diesem Artikel lautet der französische Urtext: *Ainsi le doublement aura lieu sur le chargement etc.*

Der Artikel unterstellt nur solche Fälle, in welchen die Conducteurs der Fahrzeuge wirklich sich in die Lage gesetzt haben, die einfache Gebühr ganz zu umgehen; er nimmt Fälle an, wo es »den Conducteuren gelungen sich der Bezahlung der ganzen Octroigebühr »oder eines Theiles derselben zu entziehen.«

Er stellt also schon voraus, dass die einfache Gebühr ganz weggefallen und umgangen ist, und er verordnet gar nicht, dass diese noch besonders nachgezahlt werden soll, er verordnet nur, dass alsdann das Doppelte als Strafe, nicht aber das Dreyfache soll angege-

ben werden; unter einer Verdoppelung kann hiër um so weniger eine Verdreifachung verstanden werden, als der französische General-Commissaire Herr Coquebert Montbret, Mitredacteur der Convention von 1804 und Organisateur des Rheinoctroi, und nach demselben die Verwaltung der franz. Droits réunis, die gewiss diesen Urtext so gut verstanden, und für den Vortheil des Fiscus eben so beflissen, als die jetzige provisorische Verwaltung zu gerecht waren, diesem Artikel eine Auslegung dieser Art geben zu wollen.

Die Verfügung der Stations-Behörde ist also irrig; sie leiht dem Gesetze eine Strenge, und eine Ausdehnung, welche das Gesetz keineswegs ausgesprochen hat, noch anerkennen will.

Aber wir müssen hinzusetzen, dass der Art. 117 durchaus nicht auf die bezeichneten Erklärer anwendbar gemacht werden kann.

Der Art. 117 will seiner Strafverfügung keine andere Individuen unterordnen, als solche, die sich mit Bewustseyn und Absicht, und mit dem Vorsatze die Gebührentaxe zu defraudiren, sträflicher Machinationen schuldig gemacht haben. Mit diesen Frevlern ist aber durchaus derjenige Schiffer nicht gleichzustellen der aus Irrthum oder aus Unwissenheit ein unrichtiges Gewicht angibt.

Wir dürfen behaupten, dass es Fälle gibt, wo der Irrthum des Schiffers über diesen Punkt unvermeidlich ist. Sehr selten bewährt sich eine vollkommene Gleichheit zwischen der Waage auf dem Cöllnischen Werfte und jener der anderen Ladungsplätze. Oft zeigen sich sehr grosse und auffallende Abweichungen. Welche schreiende Ungerechtigkeit würde es seyn, dass man den Schiffer dafür bestrafen oder gar zum Ruin bringen wollte, weil er einer Waage geglaubt hat, die durch die Unvollkommenheit ihres Mechanismus oder durch einen Verstoß der Angestellten ein geringeres Gewicht angegeben hat! Welche Ungerechtigkeit, dass man einzig nach derjenigen Waage gestraft werden soll, welche mehr angibt; übrigens wie viele, ja die meisten Schiffer laden ein, ohne und anders nach den Frachtbriefen wissen zu

können, was die ihnen aufgegebenen Collis wiegen, weil in den meisten Häfen des Rheins keine öffentliche Waagen bestehen, die so wie jene von Cöln von kompetenter Behörde anerkannt sind. Aus diesem gerechten Grunde, wurde auch seit Entstehen des Rhein-Octroi bis zum Jahr 1818 wo es der provisorischen Verwaltungs-Commission erst einfiel, eine der Octroi-Convention und dem *status quo* widerstrebende Abänderung dieses Artikels zu treffen, nur die einfache Gebühren für alle Gewichts-Unterschiede nachzuerheben. Nichts kann gerechter und passender seyn. Der Schiffer, der seine Ladung zu der Waage bringt, kann die Absicht nicht haben, über das Gewicht zu betrügen; er sieht das schier unfehlbare Mittel vor sich, welches seine falsche Angabe gleich widerlegen und zu Schande umkehren wird. Ein solcher Versuch zu betrügen, würde eine eben so verwegene als hoffnungslose Lüge seyn, zu welcher sich kein vernünftiger Mensch anschicken wird.

Der geltende Gebrauch war also sehr gegründet, dass man einen Frevel nur da annahm, wo die Zahl der Collis zu gering angegeben wurde; dass aber da, wo diese Zahl richtig, das Gewicht aber unrichtig angegeben wurde, kein Betrug, sondern blos ein Irrthum vorausgesetzt, und also auch nur die einfache Gebühr erhoben werden konnte. Denn wo keine böse Absicht ist, da kann auch kein Frevel seyn, und wo kein Frevel ist, da ist auch keine Strafe. Bei diesen Umständen, und wenn man erwägt, dass der Art. 117 nur auf eine bestimmte Kategorie von Fällen hindeutet, dass Strafgesetze durchaus nicht ausgedehnt und auf keine andere Fälle bezogen werden können, als auf jene, welche das Strafgesetz ausdrücklich umgreift, so kann man die Ausdehnungen, welche die Octroibehörde dem Art. 117 zu geben versucht hat, keineswegs billigen. Ja nur mit Bestürzung können die Unterzeichneten es annehmen, dass ihre nächste Obrigkeit immer mehr die Lage des Schifferstandes zu erschweren, und die Zahl und Grösse seiner Beschwerden zu vermehren sucht; der Art. 59 und 59 der Convention, der jeden über das Gesetzliche fordernden Beamten als Erpresser zu

bestrafen droht, ist die stärkste Garantie, welche der Schifferstand nur verlangen könnte; aber der Buchstabe dieser Artikel kann uns gegen die immer fortschreitende Fiscalität nicht schützen.

Einzig die hohe Theilnahme Einer Hochpreisslichen Central-Commission vermag es, uns mit Nachdruck und Erfolg gegen diese und ähnliche Ungebühr in Schutz zu nehmen.

Es ist unsere unterthänigste Bitte und unser unwandelbares Vertrauen, dass Hochdieselbe geruhen werde, unsern Stand und unser Gewerbe gegen alle unrechtliche Forderungen und Bedrückungen zu verwahren, und über den unterthänigst vorgelegten Fall eine schleunige Entscheidung zu bewilligen, indem in diesem Augenblicke hier eben durch die Stationsbehörde mehrere in dem aufgestellten Falle stehender Schiffer zu Zahlung der dreifachen Gebühr angehalten werden, und ohne die hohe Dazwischenkunft Einer Hochpreisslichen Central-Commission gegen das Zwangsverfahren nicht gedeckt werden können.

Cöln den 16. Dezember 1822.

Die Mitglieder des Verwaltungs-Raths der
Schiffergilde beider Sectionen.

(Gezeichnet) Hend. EVERS.

M. WEYLL.

W. CLAASEN.

Wilh. van HEES Sohn.

Martin BERCHEM.

Peter MÜLLER.

Johann STAMMEL.

HARTMANN.

Anlage II. ad §. III. des 269. Protocoll d. d. 11. Januar 1825.

Copie,

du 8. Juin 1807.

N.º 190

à Monsieur le
Conseiller d'État
Montalivet etc.

Expositions des doutes
de M. GRAGENS inspec-
teur de la rive droite
sur le vrai sens de la
disposition pénale de
l'art. 117 de la con-
vention.

Depuis le 1. Nov. 1805 jusqu' aujourd'hui, les
receveurs de l'octroi du Rhin ont exécuté les dis-
positions de l'art. 117 de la convention, d'une ma-
nière uniforme, dans le sens littéral du libellé de
l'article, et à l'instar du mode, que suivent, en
cas pareil, l'administration des Douanes, et les
autres administrations publiques.

Par exemple, lorsque le conducteur d'une car-
gaison de 2000 Quintaux déclarés destinés pour un
port, autre que celui de la découverte, est reconnu
avoir un surplus non déclaré de 100 Quintaux, ces
receveurs perçoivent d'abord les droits voulus par
l'art. 99 pour les quintaux déclarés, et en suite,
comme il est dit à l'art. 117 et par forme d'amende
pour les 100 Quintaux non déclarés, *le double des
droits auxquels ce conducteur avait cherché à se
soustraire.*

Ce conducteur à déclaration infidèle est il arrivé
à destination, lorsque la découverte se fait, on se
borne, à lui faire payer, pour toute la distance
parcourue, le double droit des 100 Quintaux non
déclarés.

De sorte, que si les droits simples de ce surplus
se montent à 50 Francs, les 50 Francs sont perçus
avec 50 autres Francs en sus, et ces deux fois
50 Francs donnent une amende de 100 Francs,
doublement ordonné des droits fraudés.

Ce mode, M.^r le C. d'E. qui me paraît fondé sur le véritable sens de la disposition pénale de l'art. 117 et sur l'interprétation la plus exacte, qui puisse être faite des expressions, qui l'établissent, ce mode vient d'être attaqué par M.^r l'inspecteur GERGENS, que j'ai chargé de la revision de la comptabilité, et qui, après dix neuf mois d'exercice, pendant lesquels il s'est tû, croit s'apercevoir en ce moment, qu'il conviendrait, de prélever dans les cas prévus par l'art. 117 d'abord les droits simples voulus par l'art. 99 et ensuite deux fois encore ces mêmes droits simples, pour en composer l'amende prononcée par l'art. 117.

Quoique en réalisant cet article pénal, j'y voye partout ressortir l'assujettissement du fraudeur au doublement, et non au triplement *des droits auxquels il a tenté se soustraire*; quoique, à mon avis les rédacteurs de la Convention eussent dit, si leur intention eut été, comme le suppose M.^r GERGENS, de décerner la peine du triplement. *Le fraudeur sera obligé de payer pour les quantités non déclarées, outre les droits ordinaires de l'octroi, une amende égale à deux fois le montant des prédits droits*, je pense cependant, qu'en faveur du motif d'ordre, qui me guide, vous me permettrez M.^r le C. d'E. de vous exposer ce cas litigieux, et de vous prier de vouloir bien me faire passer la décision explicative qu'il vous plaira prendre.

Je l'attends avec l'empressement, qui m'anime chaque fois, que je prends la liberté de soumettre mon opinion à Votre examen judicieux, chaque fois, que je prends la liberté d'invoquer le secours puissant des lumières, qui donnent à Votre Administration la supériorité la plus universellement reconnue.

N.º 11.

2^{te} Division.*Ministère de l'Intérieur.*Navigation intérieure,

Paris le 11, Juin an 1807.

Bassin du Rhin.

N.º 356.

Interprétation des dis-
positions pénales de
l'art. 117 de la Conven-
tion du Rhin.

Le Conseiller d'état, commandant de la légion
d'honneur, Directeur général des ponts et chaus-
sées, canaux, taxe d'entretien des routes et de la
navigation intérieure etc.

*A Monsieur le Directeur général de l'Octroi du
Rhin à Mayence.*

Monsieur! J'ai reçu votre lettre du 8 du courant (N.º 190) dans laquelle vous me faites part des doutes élevées par M.^r GERGENS, inspecteur de l'octroi, sur le vrai sens des dispositions générales, prononcées par l'art. 117 de la convention du Rhin.

L'art. 117 de la convention est clair et précis.

Je pense, ainsi que vous Monsieur, que l'interprétation donnée à cet article par M.^r GERGENS, est inadmissible et qu'elle est *extensive de la peine* prononcée pour les cas de contravention, qui y sont prévus.

Je vous invite en conséquence, à tenir la main à ce qu'il ne soit rien changé au mode de perception usité jusqu'à ce jour.

J'ai l'honneur d'être etc.

(Signé) MONTALIVET.

269tes Protocoll vom 11. Januar 1823.

§. 3.

Der Bericht der prov. Verwaltungs-Commission vom 25. Dezember letzthin N.º 2855 die Reclamation der Schiffer gegen die Erhebungsart der Strafen betreffend, kam zum Vortrag und hierauf liess der K. Niederländische Herr Bevollmächtigte einrücken was folgt:

PAYS-BAS. Le Commissaire des Pays-Bas, n'ayant rien à observer sur le rapport mentionné cidessus, en tant qu'il concerne le maintien de la conclusion de la Commission centrale du 9. Mars d'ex^{te}, qui détermine plus précisément le cas où l'amende fixée par l'art. 117 de la Convention de 1804 sera encourue pour cause d'irregularité de manifeste dans l'énoncé de la quantité des marchandises, a l'honneur de faire remarquer, que la réclamation des bateliers, qui a donné lieu au dit rapport, roule encore sur un autre point important, qui restera à vider.

C'est la déviation de la stipulation du dit article, qui doit s'être introduite dans les derniers temps au sujet de la quotité de l'amende, dont il entend parler.

Il résulte de la réclamation en question, que dans les cas prévus par le dit article, les droits sont *triplés*, au lieu d'être *doublés* comme il y est prescrit.

Le dispositif de l'art. 117, clair et précis en soi même, aurait d'autant moins dû donner lieu à une telle application fausse et extensive de la peine, que le Gouvernement français, signataire de la convention de 1804 a donné le 11. Juin 1807 une interprétation de ses dispositions pénales, qui condamne le triplement des droits comme contraire à la lettre et à l'esprit de la l'art. 117 susmentionné, interprétation, que l'ancienne Direction générale a constamment suivie.

C'est cette interprétation, qui paraît avoir été perdue de vue sous l'administration de la cidevant Commission subdélégée, que le soussigné a l'honneur de mettre sous les yeux de la Commission centrale (voir les deux pièces ci annexées) en faisant la motion, qu'il plaise à cette Commission, de charger la Commission administrative de tenir la main à l'exécution de l'art. 117 de la convention de 1804 dans le sens de cette interprétation, jusqu'à ce que le nouvel ordre des choses, voulu par l'acte de Vienne sera introduit.

BADEN. Nimmt vorstehende Insertion ad referendum, mit dem Bemerkung, dass, hinsichtlich der Strafen-Bestimmung, die durch die Convention bezeichnete und vorgeschriebene Norm nirgends zu überschreiten ist.

BAIERN. Wenn auf dem Königl. Niederländischen Rhein die Strafe, für den fraglichen Fall, die doppelte Gebühr nicht übersteigt, so stimme ich für die K. Niederländische Auslegung des 117 Art. der Conv. von 1804, damit auch hier die Einförmigkeit im System beibehalten wird.

FRANCE. Le soussigné s'en tient à l'avis de M.^r Commissaire des Pays-Bas, d'autant plus, que cet avis est conforme à l'interprétation, qui dans le tems a été donnée par l'autorité compétente à l'art. 117 de la Convention de 1804.

NASSAU. Stimmt wie Niederland.

PREUSSEN. Hält sich das Protocoll offen.

B E S C H L U S S.

Die Central-Commission ist mit dem K. Niederländischen Herrn Bevollmächtigten darin einverstanden, dass nach dem Art. 117 der Convention von 1804 in dem dort bezeichneten Fall das Octroi nur *doppelt*, einmal als Schiffahrts-Gebühr, und einmal als Strafe, erhoben werden kann.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen am Tage, Monat und Jahr wie oben.

(Gezeichnet) BÜCHLER Präsident.
 von NAU.
 ENGELHARDT.
 PIETSCH.
 Ritter von ROESSLER.
 J. BOURCOURD.
 JACOBI.

270tes Protocoll vom 23. Jänner 1823.

§. 2.

PREUSSEN. In Betreff der in der letzteren Sitzung der Central-Commission vom 11. des laufenden Monats §. 3 verhandelten Frage: ob die Strafe, wovon der Art. 117 der Convention von 1804 handelt, blos aus dem *zwiefachen Betrag der Gebühren*, welchen ein Schiffer sich zu entziehen versucht hat, bestehe, oder: ob ein solcher, *ausser* der schuldigen Gebühren, *noch das Doppelte* derselben entrichten müsse? — habe ich mir das Protocoll offen gehalten.

Ich beehre mich zu bemerken, dass wenn in der Discussion, welche in früherer Zeit über den nämlichen Gegenstand statt hatte, die französische Regierung entschieden hat, dass die Strafe nur aus dem zwiefachen Betrag der Gebühren bestehe, so hat die nachherige Behörde hingegen verordnet, dass die *schuldigen* Gebühren, und *ausserdem* das *Doppelte* derselben erhoben werden solle; welche Vorschrift bis auf den heutigen Tag beobachtet wurde.

Es steht mir um so weniger zu, ohne eine besondere Ermächtigung meines allerhöchsten Hofes, dazu mitzuwirken, dass oberwähnte Entscheidung des französischen Gouvernements wieder in Vollzug gesetzt

werde, als derselbe im 58. Artikel des Entwurfs zum definitiven Reglement für die Rheinschiffahrt vorgeschlagen hat, die Strafe auf das *Vierfache* der Gebühren zu bestimmen.

Hiernach wird es überflüssig seyn zu bemerken, dass bis nach erfolgter Entscheidung meiner Regierung, der oberwähnte Beschluss der Central-Commission auf der preussischen Rheinstrecke keine Wirkung haben kann.

BAIERN. Bezieht sich auf seine Abstimmung im vorigen Protocoll und bemerkt, dass bis die angezogene Frage erlediget ist, die Strafe questionis auf den Kgl. Bairischen Erhebungsämtern wie bisher erhoben wird.

Die übrigen Mitglieder beziehen sich an das Conclusum der Central-Commission über diesen Gegenstand im 269. Protocoll vom 11. d. M.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen am Tage, Monat und Jahr wie oben.

(Gezeichnet) BÜCHLER, Präsident.

VON NAU.

ENGELHARDT.

PIETSCH.

Ritter von ROESSLER.

J. BOURCOURD.

JACOBI.

272tes Protocoll vom 8. Februar 1823. §. III.

PAYS-BAS. Comme M.^r le Commissaire de Prusse, tout en attendant la décision de son Gouvernement sur l'objet du §. 5 du 269. protocole (interprétation de l'article 117 de la convention de 1804) a crû devoir faire au §. 2 du 270. protocole l'observation,

» que si le Gouvernement français a décidé, que l'amende ne se
 » composerait que du doublement des droits, l'autorité subsé-
 » quente a ordonné par contre, que les droits et le double de
 » ces mêmes droits en sus seraient prélevés

j'aurai l'honneur d'y repliquer, que tout disposé que je sois à réprimer la fraude, j'aime à espérer dans l'intérêt du maintien provisoire du Status quo conventionnel, une décision de la part du Gouvernement de Prusse, en faveur de la réclamation des bateliers, puisqu'il ne peut pas échapper à son discernement, que *l'autorité subséquente*, dont parle M.^r le Commissaire de Prusse n'ayant été que *l'administration provisoire*, mentionnée à l'art. 31 de l'acte de Vienne, elle était aussi peu compétente de changer l'interprétation légitime en vigueur du dit art. 117 d'ailleurs littéralement conforme au texte de l'article, que l'aurait été *l'ancienne Direction générale*, que la dite *autorité subséquente* avait remplacée.

Je crois devoir également relever à cette occasion le vote de M.^r le Commissaire de Bavière sur l'objet agité et conçu ainsi qu'il suit :

» dans le cas, où l'amende n'excédera pas sur le Rhin Neer-
 » landais le double des droits, je vote pour l'explication de
 » l'article 117 qui vient d'être faite par M.^r le Commissaire
 » de S. M. le Roi des Pays-Bas, afin qu'ici l'uniformité du
 » système soit également maintenue.

Je me bornerai à observer d'abord, qu'il ne s'agit pas ici d'une explication faite par M.^r le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, mais d'une ancienne interprétation légitime de l'art. 117 de la conven-

tion de 1804 de laquelle il a été dévié et dont le dit Commissaire réclame seulement le maintien; et puis, que la validité de l'interprétation en question et son maintien provisoire ne peuvent pas dépendre de ce qui se pratique encore sur le Rhin Neerlandais sous le rapport des amendes, attendu que l'uniformité de système sur tout le cours du Rhin, voulû par l'art. 2 de l'acte de Vienne, attend sa réalisation prochaine du règlement définitif prescrit par l'art. 32 du dit acte.

BAIERN. Wenn die Strafe über die im Art. 117 genannten Vergehen auf dem Königl. Niederl. Rhein der einfachen Erhebung gleich steht, so kann ich als Wahrscheinlichkeit annehmen, dass man auf dem conventionnellen Rhein bei Bestimmung dieser Strafe d. i. bei Auslegung des Art. 117 durch die frühere General-Direction, auf die Gleichstellung der Strafe im Allgemeinen Rücksicht genommen hat. Ohne obige Rücksicht hat die Auslegung des Art. 117 durch die subdelegirte Commission mehr für sich, als die frühere, da durch die strengere Strafe — die doch gewiss nicht zu angreifend ist — den Defraudationen mehr vorgebeugt wird.

Es wird übrigens immerhin eine angenehme Eröffnung der Central-Commission seyn, wenn es dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten gefällig seyn wollte die Mittheilung zu machen, wie die in dem Art. 117 der Convention von 1804 benannten Vergehen in der Königlich Niederländischen Rheingrenze bestraft werden. So wie ich so eben vernommen habe, sind dort die Strafen über solche Vergehen weit höher, als gegenwärtig auf dem conventionnellen Rhein.

PREUSSEN. Da ich über den Punkt der Strafgebühren um Instructionen gebeten habe, so will ich, in deren Erwartung, nicht wieder auf die Hauptfrage zurückkommen.

PAYS-BAS. Se réfère à son insertion ci-dessus et se tient le protocole ouvert sur les insertions précédentes.

(Signé) ROESSLER, Président. BÜCHLER. de NAU. ENGELHARDT. PIETSCH. BOURCOURD. JACOBI.

280tes Protocoll vom 30. April 1823. §. III.

HESSEN. Rücksichtlich des §. 2 des 270. Sitzungs-Protocoll der Central-Commission bin ich dahin zu stimmen gnädigst beauftragt, dass es, bis zur Emanirung des definitiven Reglements über die Rheinschiffahrt, bei der dermalen statt findenden Entrichtung des doppelten der defraudirten Gebühr zu belassen sey.

283tes Protocoll vom 18. Juni 1823. §. II.

BADEN. In Uebereinstimmung mit der zum 269. Protocoll vom 15. Jänner d. J. §. 2 abgegebenen Erklärung, und genommenen Beschlussfassung der Central-Commission, *die Erhebung der Strafgebühren, bei Defraudirung der Rhein-Octroi-Gefälle betreffend*, ist der Grossherzogl. Bevollmächtigte von seinem höchsten Hofe dahin zu stimmen beauftragt worden, dass es, bis zur Einführung eines Definitiv-Reglements der Rheinschiffahrts-Verhältnisse, wobei auch dieser Gegenstand zur Sprache kommen muss, bei der dermaligen Einrichtung des *doppelten* der Defraudations-Gebühr zu belassen sey.

284tes Protocoll vom 28. Juni 1823. §. III.

Die unter dem 28. Mai d. J. reproducirte Vorstellung des Verwaltungs-Raths der Schiffergilde beider vereinten Sectionen zu Cöln, vom 16. Dezember des vorigen Jahrs, die Nacherhebung der Gebühren von den durch die öffentlichen Waagen gefundenen Unterschieden bei den auf dem Rhein verführt werdenden Gegenständen, und die, in den, durch den 117. Artikel der Convention von 1804 vorgesehenen Fällen zu zahlende Strafgebühr betreffend.

PREUSSEN, qua PRAESIDIUM; bringt folgendes Conclusum ohnvor- greiflich in Antrag: 1) Alle den Rhein befahrende Schiffer, welche ihre Ladung in einem Hafen eingenommen haben, woselbst eine öffentliche

Waage besteht, — nach einem Hafen *direct* fahren, wo ebenfalls eine öffentliche Waage ist, und bei der Ausladung durch Vorlage der einzelnen Waagescheine der verschiedenen Bestandtheile ihrer Ladung die Uebereinstimmung mit dem Inhalt des Manifestes nachweisen; sind nicht zu betrachten, als hätten sie durch fälschliche Angabe der Gewichte die Rheinschiffahrts - Gebühren umgehen wollen, und demzufolge, wenn die öffentlichen Waagen einen Unterschied des durch die am Einladungs-ort ausgestellten Waagscheine in plus zeigen, nur gehalten, die einfache Gebühr für die passirten Erhebungsämter nachzuzahlen. 2) Hinsichtlich der Erhebung der Strafgebühr in den, durch den 117. Artikel der Convention von 1804 vorgeschriebenen Fällen, bleibt es bei der seit 1815 bestehenden Norm. 3) Die provisorische Verwaltungs-Commission wird beauftragt, die Beendigung der noch hängenden Reclamationen dieser Art, nach den eben ausgesprochenen Grundsätzen zu erledigen.

BADEN. Bezieht sich auf seine zum 283. Protocoll der Central-Commission vom 18. Juni (§. 2.) abgegebene Erklärung, die Erhebung der Strafgebühren betreffend, in Gemässheit des Beschlusses der Central-Commission vom 11. Jänner l. J. (§. 2 des 269. Protocolls).

BAIERN. Wie Preussen.

FRANCE. Déclare s'en tenir à son vote inséré au 269. protocole et à la Conclusion de la Commission centrale, en date du 11. Janvier dr. 269. procès-verbal.

HESSEN. Bezieht sich auf sein vorhin in der Sache abgegebenes Votum, wornach man diesseits die Verordnung der subdelegirten Commission bis zum definitiven Reglement einstweilen noch bestehen lässt.

NASSAU. Da der vorliegende Gegenstand für die Zukunft durch das definitive Reglement bestimmt wird, so bin ich nicht dagegen, dass bis dahin die neueste Observanz beibehalten werde, wenn diese auch mit der ursprünglichen Bestimmung in der Convention von 1804 nicht übereinstimmt.

PAYS-BAS. S'en tient à son vote et à la conclusion de la Commission centrale au 269. protocole, à laquelle conclusion aussi M.^r le Commissaire de Hesse a accédé par son vote au 280. protocole §. 3, en déclarant:

»qu'il était chargé de voter, que dans des cas d'amendes l'on

»continue de percevoir jusqu'au moment de l'émanation du
»reglement definitif le *double* des droits fraudés.«

PREUSSEN. Meine Regierung beharrt, für die Preussische Rhein-
strecke auf der Erhebung der Strafgelder im fraglichen Fall, wie es
seit 1815 erhoben worden ist.

C O N C L U S U M

Die Reclamanten dem Präsidial-Antrag gemäss zu bescheiden.

286tes Protocoll vom 23. Juli 1823. §. III.

PAYS-BAS. Par rapport au §. 5 du 284. Protocole j'ai l'honneur
de consigner au Protocole d'aujourd'hui ce qui suit:

Il me semble hors de doute que pour infliger les pénalités portées
contre la fraude, il faut, qu'il y ait eû intention de frauder. Or le
bon sens n'admet point la supposition, qu'un batelir, qui a la certi-
tude, que sa cargaison sera pesée lors du déchargement, comme c'est
le cas pour les bateliers qui se rendent à Cologne, et que les employés
préposés à ce pèsage feront leur devoir, puisse avoir eû l'intention de
frauder, si le poids déclaré par son manifeste se trouve être inférieur
au poids constaté par la balance publique. Une telle différence en
plus ne saurait être attribuée qu'à une erreur involontaire de la part
du batelier.

Rien de plus juste aussi, que le procédé, qui d'après le rapport
de la Commission administrative du 5. Fevrier 1821, avait été observé
à ce sujet à Cologne, où l'on ne perçut de telles différences en plus,
que le simple droit d'octroi et point d'amende, en traitant d'ailleurs
à cet égard sur pied égal le batelier venant d'un port de station, et
le batelier venant de tout autre port.

Il aurait donc été beaucoup à désirer, que l'on s'en fût tenu à
ce procédé, au lieu d'approuver la proposition de la Commission ad-
ministrative, contenue dans son rapport susallégué, d'infliger au bate-

lier l'amende, si la différence en plus constatée par la balance excéderait plusieurs p^o pour la totalité de la cargaison, ou 4^o pour des colis pris isolément, et qu'il y auroit soupçon fondé, que le batelier a, dans une intention frauduleuse, déclaré dans son manifeste un poids inférieur à celui constaté par la balance, disposition, dont le vague donne trop de latitude à l'arbitraire.

On ne pourrait donc, à mon avis, faire mieux que de rétablir l'ancienne observance, entièrement conforme à la justice, en ce qu'elle ne punissait pas comme fraude, ce qui ne peut être que l'effet d'une erreur.

En attendant je sais gré à Monsieur le Commissaire de Prusse de sa proposition faite le 28. Juin d.^{er} (284. protocole) et adoptée par la Commission centrale, de ne pas considérer, comme ayant eû l'intention de frauder, les bateliers, qui, en cas de différence en plus prouveront l'entendité de leur manifeste avec les certificats de balance délivrés au lieu de chargement.

Ce-ci est, j'aime à le reconnaître en tant que la chose sera praticable, un pas vers l'ancien procédé juste et équitable, qui soustraira au moins une partie des bateliers à l'arbitraire, auquel ils auraient pû être exposés dans la solution de la question, si en cas de différence en plus au de là des p^o fixés, il y a ou il n'y a pas, soupçon fondé de fraude.

Mais les bateliers, qui viennent d'un port, où il n'y a pas de balance publique et qui ne peuvent par conséquent pas produire des certificats de balance, seront-ils traités avec plus de rigueur?

Et ceux même, qui viennent d'un port, pourvu d'un établissement de pèsage, ne resteront-ils pas encore exposés à l'arbitraire, dont je viens de parler, pour la partie de leur cargaison, composée de marchandises, qui ne se présentent ordinairement pas aux lieux de chargement, comme c'était, dans les derniers temps le cas du batelier BERGHOLZ, qui avoit chargé à Amsterdam des grains de navette et

encourût l'amende, puisque le poids déclaré de cette marchandise était inférieur de 4 p^o au poids trouvé par la balance à Cologne.

J'ai donc l'honneur, de proposer à la Commission centrale, de vouloir prendre cet objet en considération ultérieure, et de faire en attendant surseoir, contre caution, au recouvrement des amendes prononcées en conséquence du changement fait au mode suivi dans le port de Cologne, avant la mise en exécution de l'arrêté de la Commission administrative du 5. Février 1821.

Ce qui ajoutait encore à la rigueur fiscale de cet arrêté, c'est que la quotité de l'amende, qui dans les cas prévus, n'est, d'après le texte clair de l'art. 117 de la Convention de 1804, et d'après l'interprétation donnée dans le temps par le Gouvernement français, que d'une fois le droit d'octroi, avait reçu, par suite d'une résolution de l'ancienne Commission subdélguée, sortante des bornes de sa compétence administrative et contraire à l'interprétation existante du dit art. 117, une extension, en prescrivant le triplement, au lieu du doublement du droit d'octroi ordinaire.

Lorsque *la question de droit* à ce sujet fût agitée le 11. Janvier dernier à la Commission centrale, celle-ci, il est vrai, confirma la validité de l'interprétation invoquée contre ce triplement, en prenant la conclusion, que d'après l'art. 117 il n'y avait lieu à percevoir, que le double de l'octroi, une fois comme droit de navigation, et une fois comme amende.

Mais cette conclusion décidant la question *de droit* en faveur du doublement n'empêcha pas, que sur la proposition de M.^r mon très honoré Collègue de Prusse, de laisser continuer *de fait* le triplement, une autre conclusion fût prise per majora; qui adopta cette proposition, conclusion, que je n'ai pu regarder, que comme contraire à l'art. 117 de la Convention de 1804, et à l'art. 31 de l'acte de Vienne, auxquels il ne peut pas être valablement dérogé par une conclusion per majora.

J'aime à croire, que l'extension de l'amende, dont il s'agit, n'a pour but, qu'une repression plus efficace de la veritable fraude, et pour ce motif j'y aurais volontiers prêté la main, si je ne l'avais pas eû liée par les stipulations conventionnelles, avec lesquelles l'extension en question se trouve en opposition. En priant, quant à ce dernier point, M.^r mon très honoré Collègue de Prusse, d'employer auprès de son Gouvernement, en lui soumettant le présent Protocole, ses bons offices, il ne me reste nul doute où justice sera faite.

PREUSSEN. Ich werde nicht ermangeln obige Note meiner Regierung vorzulegen, indem ich mir inzwischen das Protocoll offen halte.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen am Tage, Monat und Jahr wie oben.

(Gezeichnet) BÜCHLER.

VON NAU.

ENGELHARDT.

PIETSCH, Präsident.

VON ROESSLER.

BOURCOURD.

JACOBI.

N.^o III.

Königlich Preussische Douanen auf dem Rhein.

282tes Protocoll vom 31. Mai 1823. §. I.

PRÉSIDENCE. Je regrette d'avoir à faire connoître à la Commission centrale, que les mêmes faits, qui ont donné lieu aux représentations qui ont fait l'objet de ses conclusions unanimes, en date des 6. Avril, 31. Août et 23. Novembre 1821, viennent de se reproduire de la part de l'administration supérieure des douanes prussiennes à Coblenze.

Le 20 de ce mois, il à été fait communication au bureau de l'association des bateliers à Bingen, par l'intermédiaire du bureau de douanes placé à la frontière prussienne *au pont de Bingen*, des dispositions prises, en exécution d'un arrêté du ministère des finances à Berlin, par l'administration supérieure des douanes à Coblence, dont l'effet direct est de changer l'ordre de chargement et la liberté de la navigation entre Bingen et Cologne.

Le controleur de la station Hessoise à Bingen, auquel directement la douane frontière avait adressé l'invitation de donner connoissance de ces dispositions aux bateliers et au commerce, a néanmoins bien jugé de son devoir d'en faire son rapport à l'autorité chargée de l'administration de la navigation du Rhin, et ce n'est que de cette manière et par le rapport ci-joint de la Commission administrative en date du 26 courant, que la commission centrale a été mise en connoissance de ce dont s'agit.

Messieurs mes très honorés collègues se convaincront sans doute à la lecture de ce rapport et des pièces à l'appui, que le fait est le suivant :

» Dorénavant les marchandises indigènes provenant des États prussiens, destinées à être réimportées en Prusse par les bateliers de l'association de Bingen à Cologne, ne pourront plus, *sans vérification préalable à Coblence*, et non pas avec escorte, en raison des marchandises étrangères chargées sur la même embarcation, dépasser Coblence et se rendre à Cologne, pour passer par le port franc, parceque ce procédé n'occasionne au bureau de Cologne que des travaux inutiles et qu'il est préjudiciable aux intérêts du fisc. »

En exécution de cet arrêté, le bureau principal des douanes à Coblence invite les bateliers de l'association à Bingen de prendre les mesures, pour que dorénavant, c. à d. à partir du 1. *Juin prochain*, les marchandises destinées à l'importation soient séparées de celles destinées au transit, ou pour le port franc de Cologne, et que chacune de ces deux espèces de transport ait *une embarcation séparée*.

Considérant (ainsi que s'exprime la Commission administrative dans son rapport) » que cette disposition occasionnera ou du retard dans les » envois, dont il est essentiel d'accélérer l'expédition le plus possible, » ou une augmentation considérable des frais de transport, par conséquent » un nouvel obstacle dans l'exercice de la navigation — qu'il en doit » nécessairement naître des plaintes aussi fondées que justes, d'autant » plus que l'arrêté dont s'agit n'est pas susceptible d'être mis en con- » cordance avec les dispositions en vigueur de la convention sur l'octroi » du Rhin, et que d'après l'art. 22 de l'acte de Vienne, il paroîtrait » prématuré en ce que, relativement aux mesures qu'en vertu du dit » article il convient d'adopter pour assurer les impositions des douanes, » il n'a pas jusqu'à présent été conclu de convention générale entre les » États riverains du Rhin, et que cette convention doit d'abord être » positivement établie et précéder des mesures isolées, qui entravent » l'expédition des marchandises et paralysent le trafic, dont il convient » de rendre les combinaisons aussi libres que possible. « —

Considérant de plus, que dans l'ordre établi par la convention de 1804, que la *Commission centrale*, aux termes de l'art. 51 de l'acte du congrès, doit maintenir aussi longtems qu'elle ne l'aura ni modifiée, ni remplacée d'après le mode énoncé en l'acte du congrès, il est de principe général, que les douanes n'ont à exercer *sur* le Rhin, qu'autant que les marchandises touchent terre;

En conséquence j'ai l'honneur de faire la proposition à la Commission, d'inviter M.^r le Commissaire de Prusse, à vouloir bien s'expliquer sur l'objet.

C O N C L U S U M.

Die Central-Commission ersucht den Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten, sich über diesen Gegenstand äussern zu wollen.

PREUSSEN. Da die vorstehend in Anregung gebrachten Punkte bereits in denen mit Herrn Präsidenten *Delius* gehaltenen Conferenzen

zur Discussion gekommen sind: so werden meine verehrtesten Herren Collegen es in der Ordnung finden, wenn ich mich nicht hinein mische, und mich blos darauf beschränke, den Wunsch zu äussern: dass jeder Uferstaat, dem Andern stets *Willfährigkeit*, nicht aber das *Gegentheil* beweissen möge, wenn einer derselben darauf bedacht ist, sich vor Zolldefraudationen möglichst zu schützen, übrigens aber die vertragsmässige Freiheit des Transits, sowohl *geben*, als *geniessen* will.

C O N C L U S U M.

I. In Erwiderung auf vorstehendes Votum ersucht die Central-Commission den Herrn Präsidenten *Jacobi*, gegenwärtiges Protocoll, sobald wie möglich, zur Kenntniss seines Allerhöchsten Hofes und zu jener des Königlich Preussischen Special-Bevollmächtigten, mit der Einladung, bringen zu wollen, gefälligst zu veranlassen, dass die Aufrechthaltung der bestehenden Ordnung versichert werde.

Die Commission glaubt von diesem Schritte das beste Resultat hoffen zu dürfen, weil, unabhängig von den *aus den Verträgen* hergeleiteten Motiven, der fragliche Beschluss *factisch* den Verhandlungen über den von der Preussischen Regierung selbst den Deliberationen der Central-Commission vorgelegten Entwurf des Definitiv-Reglements vorgreift, sondern auch, weil er nicht im Einklang mit der Erklärung zu seyn scheint, welche der Königl. Preuss. Special-Bevollmächtigte, gelegentlich des fraglichen Reglements, in das 255. Protocoll vom 24. Juli 1822 niedergelegt hat; worin es heisst:

»dass die Preussische Regierung weit entfernt sey gestatten zu wollen, dass während den Verhandlungen, an welchen Ihm Theil zu nehmen vergönnet sey, der *gegenwärtige* Zustand der Rheinschiffahrt verschlimmert, oder *Neuerungen eingeführt würden*, welche mit den bestehenden Verträgen im Widerspruch stünden etc. etc.«

II. Abschrift von Gegenwärtigem soll der provisorischen Verwaltungs-Commission zu ihrer Nachachtung mit dem Beifügen zugefertigt werden, da, wo es vonnöthen, auf die Aufrechthaltung der bestehenden Ordnung zu wachen, und über die allenfallsige Uebertretung derselben zu berichten.

III. Die respectiven Bevollmächtigten werden sich beeilen, von gegenwärtigem Protocoll den Gegenstand eines Separat-Berichts an ihre Allerhöchste und Höchste Höfe zu machen.

BAIERN. Der unterzeichnete Bevollmächtigte bezieht sich lediglich auf seine Abstimmung im 273. Protocoll vom 26. Februar 1823.

NASSAU. In meiner Abstimmung zum Entwurf eines Rheinschiff-fahrts-Gesetzes habe ich im Namen meines Höchsten Hofes die Absicht ausgesprochen, dass Schiffe mit gemischter Ladung d. i. mit solchen Gütern, welche Theils zum inneren Verkehr des Landes bestimmt sind, dessen Grenze sie auf dem Strom berühren, Theils zur geraden Durchfuhr einer materiellen Visitation nicht unterworfen werden dürfen, sondern dass auch in Beziehung auf diese Güter das Steuer-Interesse des betreffenden Staates durch die Schiffsbegleitung gewahrt werden müsse.

Der Erlass des Zollamts in Coblenz vom 11. Mai d. J. ist mir nicht ganz deutlich, er geht weiter als die darin angezogene Ministerial-Entschliessung. Dessfalls wünsche ich, dass die Central-Commission, bevor sie einen Beschluss ergreift, den Herrn Chef-Präsidenten *Delius* mit seiner Erläuterung hören möge.

Uebrigens kann ich hier nicht unterlassen, mit Bedauern die Bemerkung in das Protocoll niederzulegen, dass ähnliche unangenehme Erörterungen nicht wohl zu vermeiden sind, so lange unsere Verhandlungen keinen Fortgang gewinnen. Die Herrn Bevollmächtigten der Niederlande, von Frankreich und Baden sind oft und dringend ersucht worden, dem Beispiel der Majorität zu folgen, und über den Vertrags-Entwurf abzustimmen.

Dieser Weg scheint mir unter den vorliegenden Umständen, der einzige zu seyn, aus dem Labyrinth der sich durchkreuzenden Particular-Interessen zu einem Resultat zu gelangen.

FRANCE. Le soussigné en son particulier ne peut se dispenser, d'observer à l'occasion des insertions de Messieurs ses très honorés Collègues de Nassau et de Bavière, qu'il lui paraît que la question, qui occupe la Commission centrale, n'a pû être décidée d'après des dispositions, qu'il convient d'adopter ou de faire adopter par suite des négociations sur le Règlement définitif qui n'existe encore qu'en Projet; mais bien d'après des stipulations reconnues et déjà en vigueur: sa solution est donc tout à fait dans le présent et non dans l'avenir; elle est dans ce qui est loi maintenant, et non dans ce qui le sera ou seulement pourra l'être plus tard, elle dérive directement des dispositions que la Commission centrale est chargée de maintenir aussi longtemps qu'elles n'auront pas été modifiées ou remplacées par la Commission centrale elle même.

Si au surplus, Messieurs les Commissaires de Nassau et de Bavière n'ont pas adhéré directement à la conclusion, que la majorité de leurs collègues vient de prendre, *d'après les traités existants*, ils ont sans doute pensé qu'il suffisait de leur adhésion aux mêmes principes, telle qu'elle se trouve consignée dans les conclusions antérieures prises *unanimement* par la Commission centrale à l'occasion des mêmes intérêts, et dans les termes de leurs déclarations individuelles.

En effet M.^r le Commissaire de Nassau dit au 257. protocole, à l'occasion de son vote sur le Projet de Règlement définitif §. 27.

» Jusques là (c. à d. jusqu'à l'époque d'un accord commun) il faut » s'en tenir aux traités existants, suivant lesquels les douaniers doivent » rester éloignés des bateaux naviguant sur le fleuve. »

M.^r le Commissaire de Bavière au 273. protocole, auquel il se » réfère, reconnaît que dans *l'ordre actuel* la vérification matérielle et » la répartition des marchandises de transit et de celles d'importation

» sur des embarcations séparées augmenterait ou le retard des envois
 » ou les prix du frêt; que *plus tard l'on pourrait exécuter ce mode*
» sans de grandes difficultés, mais que pour le moment il entrave et
» interrompt l'ordre existant. »

Aussi la Commission n'avait pas à balancer sur le parti à prendre, et puisqu'il s'agissait à Coblençe d'exécuter, à partir du 1. Juin prochain, elle devait motiver de suite son opinion dans cette affaire. En le faisant, elle a pu penser que si Monsieur le Commissaire spécial de Prusse avait eu connoissance de l'arrêté dont s'agit, il n'aurait pas manqué d'en faire part à ses Collègues et convaincu de leur condescendance et de leur équité, de s'entendre avec eux sur des mesures, qui touchent de si près à l'intérêt général: en même tems elle a crû mettre M.^r le Commissaire spécial de Prusse en avantage de s'en expliquer avec eux en une seule fois et plus à fond, qu'il n'eut pu le faire sur le fait seul qui au moins ne laisse aucun doute sur ses conséquences.

Si au surplus, il est à déplorer que de pareilles discussions désagréables ne puissent guères être évitées, aussi long-tems que nos négociations sur le Règlement définitif n'auront pas été entamées, au moins est-il aussi à craindre, que le défaut d'une adhésion positive et unanime aux principes que la Commission centrale doit maintenir, ne contribuera pas peu à les prolonger bien au de là du terme auquel nous tous désirerions tant pouvoir les limiter.

Finalement le soussigné déclare, que le reproche du retard apporté aux négociations sur le Projèt de Règlement définitif ne saurait en aucune manière l'atteindre; il a annoncé le 26. Fevrier d.^{er} (275. Proc. V.^{al}) être prêt à entrer en délibération à ce sujet: sa déclaration est consignée dans les protocoles, il se croit donc tout aussi peu à même de s'en dédire, qu'il lui répugnerait de se charger d'un pareil désaveu vis-à-vis de ses Collègues.

PAYS-BAS. Entièrement d'accord avec les conclusions prises au sujet de l'innovation douanière sur le Rhin prussien, objet de l'exposé présidentiel, laquelle, en retardant les transports et augmentant les frais, empire l'état de la navigation; je ne puis m'empêcher, d'exprimer encore, en mon particulier, combien je suis peiné de cet incident fâcheux dans l'état actuel de nos négociations, où ma très haute cour est occupée à prendre une détermination à l'égard des dernières déclarations *) de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, consignées au 273. protocole avec le désir, que mes instructions puissent m'autoriser à un rapprochement, c'est à dire, à prendre part aux discussions du projet de Règlement définitif sans insister plus long-tems sur l'émanation préalable de l'Instruction intérimaire en forme, ni, à son défaut, sur la déclaration collective, dont il est question aux protocoles N.º 259 et 273.

L'innovation en question se trouvant en opposition, et avec les stipulations conventionnelles en vigueur, et avec les dites déclarations rassurantes de M.^r le Commissaire spécial de Prusse, il est à espérer, que ce dernier voudra bien intervenir dans cette occurrence et que son intervention ne manquera pas d'avoir l'effet désiré de voir rétracter la nouvelle mesure douanière, dont le but annoncé est en partie, de soulager le bureau des douanes à Cologne.

*) 273. protocole. „Je ne sais donner à mes déclarations insérées au 255. protocole „(voir la 2^e conclusion ci-dessus) aucune rédaction plus étendue „et plus rassurante. Avec la réserve, qui résulte légalement de „l'art. 31 du traité de Vienne et dont ont admét volontiers l'appli- „cation, ces déclarations doivent, suivant mon opinion, faire dis- „paraître toute appréhension, pourvu que l'on ne mette pas en „doute les intentions de l'autorité, qui les a approuvées. Si cepen- „dant ce doute existait, quel article additionnel pourrait alors „paraître suffisant? “

La Commission centrale est sans doute disposée à prêter la main aux mesures de précaution, qu'on pourra désirer, de la part de la Prusse, à l'effet de prévenir la fraude, pourvu qu'il n'en résulte pas d'entraves pour la navigation du Rhin; et l'hommage, que M.^r le Commissaire spécial de Prusse s'est plu à rendre, au 273. protocole, aux sages combinaisons du nouveau système des Pays-Bas dans cette matière, m'engage à faire ressortir ici la circonstance, que ce nouveau système a réussi à concilier le besoin de surveillance des douanes avec le désir de ses États voisins, de voir faciliter leurs relations de navigation avec les Pays-Bas en admettant, que pour les importations par les rivières, la vérification en détail puisse être différée jusqu'au débarquement aux lieux de déchargement déclarés, en faisant seulement usage de la précaution de garde, de plombage ou d'apposition de scellés.

Il me reste à relever l'observation finale, qu'à regret Monsieur le Commissaire de Nassau a crû devoir consigner au présent protocole, savoir :

» que de pareilles discussions désagréables seraient difficile-
 » ment évitées, aussi long-temps, que nos négociations n'avan-
 » ceraient pas, en ajoutant, que Messieurs les plénipotentiaires
 » de Bade, de France et des Pays-Bas avaient été itérati-
 » vement invités à suivre l'exemple de la majorité et de voter
 » de suite sur le projet de Règlement définitif.

J'ai la confiance que de pareilles discussions désagréables ne seront amenées que très rarement par des mesures, prises dans un État riverain, en opposition avec l'obligation conventionnelle résultant de la stipulation de l'art. 31 de l'acte de Vienne, relativement au maintien de l'ancien régime conventionnel jusqu'à la confection et sanction du nouveau règlement. J'ai encore la confiance que, si le cas arrivait, que cette obligation fût momentanément méconnue par une autorité quelconque d'un État riverain c'est, en faisant valoir la dite obli-

gation en vigueur, auprès de l'État riverain qu'il concerne, que le redressement des griefs serait obtenu, sans que, pour les faire cesser ou prévenir, il soit besoin, d'attendre secours des obligations futures à créer par le nouveau Règlement, dont la force ne sera jamais supérieure à celle de l'obligation actuellement en vigueur, puisque l'une et l'autre réside et résidera dans la foi des traités.

Comment pourrait-on aussi compter sur des conventions à faire, si celles qui sont faites, n'étaient point observées?

BADEN. In täglicher Erwartung seiner über den neuesten Stand der Separat-Verhandlungen, den Königl. Preussischen Entwurf eines Definitif-Reglements betreffend, von seinem höchsten Hofe erbetenen Instructionen, theilt der Grossherzogliche Bevollmächtigte die in den vorstehenden Aeusserungen seiner hochgeehrten Collegen von Frankreich und der Niederlande enthaltenen Bemerkungen diesen Gegenstand betreffend.

BAIERN (*in Bezug auf die franz. Abstimmung.*) Da der Unterzeichnete, in seiner Abstimmung über den Entwurf die Bemerkung hinzufügte: dass die Königl. Preussische Douanen-Einrichtung *gegenwärtig*, bei den jetzt noch bestehenden Rangfahrten, störend einwirke, dass man aber späterhin diesen Modus ohne grosse Schwierigkeiten in Ausführung bringen könnte; — so glaubt er mit Recht sich bei der gegenwärtigen Verhandlung, auf jenes Protocoll bezogen zu haben. Er bemerkt hierbei noch ferner: dass die Königlich Preussische Regierung den ungehinderten Durchgang *inländischer* aus beiden Ländertheilen der Monarchie herrührender Güter verbietet, wenn diese mit andern Waaren, auf einem Schiffe, zusammen geladen sind.

Preussen kann ohne Anstand ein solches Verbot erlassen, nur kann es nicht *die Execution dieser Verfügung, einseitig auf den Strom legen*. Neue Verfügungen die den Strom angehen, können *nur* durch gemeinschaftliches Einverständniss erlassen werden.

Dass die Königl. Preussischen Zollbeamten eine ganz *eigene* Definition den *inländischen* Gütern geben, wodurch der Standpunkt der Frage ohnehin ganz verrückt wird, ist ein Gegenstand, den der Königl. Preussische Herr Bevollmächtigte zu berichtigen sich beeilen wird, da der Sinn der Regierungs-Verfügung dadurch gänzlich entstellt ist.

NASSAU. Auf die weiteren Bemerkungen der Herren Bevollmächtigten von Frankreich und den Niederlanden habe ich nichts hinzuzufügen, indem ich am wenigsten die Kraft und Gültigkeit bestehender Verträge bestreite, aber auch so sehr die Nothwendigkeit einsehe, endlich einmal zum Vollzug derselben zu gelangen, dass ich nichts mehr wünsche, als alle Missverständnisse zu vermeiden, welche den Fortgang der Hauptsache nur hemmen.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen am Tage, Monat und Jahr wie oben.

(Gezeichnet) BÜCHLER.

VON NAU.

ENGELHARDT.

PIETSCH.

VON ROESSLER.

BOURCOURD.

JACOBI.

Anlage ad §. I. des 282. Protocolls d. d. 31. Mai 1825.

N.^o 1083.

Die Verordnung des Königlich Preussischen Finanz-Ministeriums

- 1) dass vom 1. Juni l. J. an alle zur Einfuhr in die Königl. Preussischen Lande auf dem Rhein bestimmten Güter schon zu Coblenz einer Revision unterworfen,
- 2) dass inländische aus den beiden Ländertheilen der Monarchie herrührende von ausländischen zum Transit bestimmten unversteuerten Gütern ohne Ausnahme stets getrennt und jedesmal in besondere Fahrzeuge zur Erleichterung der Revision verladen werden sollen, betreffend.

Nach der bestehenden Verfügung, eine Hochpreissliche Central-Commission von allen längs dem conventionnellen Rhein sich ergebenden Ereignissen von Wichtigkeit und einseitig unternommen, den während dem Provisorium aufrecht zu erhaltenden Statum quo alterirenden, Neuerungen zugleich zur Bewirkung der geeigneten Einschreitungen in Kenntniss zu setzen, beeilen wir uns, Hochderselben dasjenige in orig. gehorsamst vorzulegen, was uns von dem Binger Stations-Controll-Amte in nebenstehendem Betreff zugekommen ist, und bitten, eine Hochpreissliche Central-Commission wolle baldmöglichst durch Vermittelung des Königl. Preussischen Herrn Bevollmächtigten die Zurücknahme a) der von Seiten der Königl. Preussischen Staats-Behörde angeordneten Abtheilung der Güter beim Einladen zu Bingen, b) der Verfügung, dass alle über Cöln zur Einfuhr in das Königlich Preussische Territorium bestimmten Güter schon zu Coblenz versteuert werden sollen, hochgeneigtest erwürken zu wollen, weil durch diese Anordnungen nicht allein der Schiffer, sondern auch der Handelsstand in seiner rechtmässigen Gewerthätigkeit unverschuldet eine nicht unbe-

deutende Beschränkung erleiden würde. Es kann daraus nichts als Aufenthalt rücksichtlich der stets möglichst zu beschleunigenden Versendungen, oder bedeutende Vermehrung der Transport-Kosten, mithin ein neues Hinderniss für den Betrieb der Schifffahrt entstehen, was zu eben so gegründeten als gerechten Beschwerden um so mehr Veranlassung geben muss, als die erwähnten Verfügungen mit den in Kraft bestehenden Stipulationen der Rhein-Octroi-Convention nicht in Einklang zu bringen sind, auch nach dem Art. 22 des Wiener-Vertrags dermalen noch nicht zulässig erscheinen, indem in Betreff der Maasregeln, welche zufolge des allegirten Artikels wegen Sicherstellung der Mauthgefälle getroffen werden sollen, bis jetzt noch keine gemeinschaftliche Uebereinkunft zwischen den bei der Rheinschifffahrt betheiligten Hohen Uferstaaten zu Stande gekommen ist, was nach unserm unmassgeblichen Gutachten allen, den möglichst zu befördernden freien Verkehr auf dem Rhein und die Beschleunigung der Güter-Transporte hemmenden, einseitigen Maasregeln vorausgehen und vordersamst genau zu bestimmen seyn dürfte.

Mainz den 26. Mai 1823.

Die provisorische Verwaltungs-Commission
der Rheinschifffahrt,

(Gezeichnet) OCKHART.

Vdt. ORTH.

An die Hochpreissliche

Central-Commission

für die Rheinsch. Angelegenheiten

in Mainz.

*Abschrift.*N.^o 17.

Bingen den 21. Mai 1823.

An
 die provisorische Verwaltungs-Commission
 für die Rheinschiffahrt
 in Mainz.

Die Verordnung
 von Seiten des Königlich Preussischen Finanz - Ministerii
 vom 17. p.^r, dass vom 1. Juni d. J. ab, die zum Transit
 auf dem Rhein bestimmten Güter bei dem Eingange auf
 dem Rheine, zu Coblenz revidirt werden müssen, und
 zu Bingen in besondere Fahrzeuge, von den Inländischen
 getrennt, verladen werden sollen, betreffend.

Die im Seitenbetreff angeregte Verordnung, hat das Königliche
 Haupt-Zoll-Amt an der Binger Brücke unter N.^o 1976 am 20. dieses,
 hiesigem Control - Amte zugeschickt. Der Unterzeichnete findet sich
 dadurch veranlasst, sowohl jenes Schreiben, als auch die Verord-
 nung N.^o 914 d. d. Coblenz am 11. Mai d. J. hiermit seiner Behörde
 zu überreichen.

Bis darüber Weisung eingetroffen seyn wird, hält es der Unter-
 zeichnete für sachdienlich: alle, sowohl Transit als auch inländische
 Waaren in ein und dasselbe Fahrzeug, nach dem bestehenden Regle-
 ment, laden zu lassen, und es den Schiffen zu überlassen, zu Cob-
 lenz die Transit-Güter in ein zweites Fahrzeug zu überladen, damit
 von hier aus die doppelte Schiffsmiethe, Steuerleute und Knechte, und
 selbst die Auflösung der Rangordnung vor der Hand vermieden werde.

(Gezeichnet) HUYBENS

Controleur.

Ew. Wohlgeboren übersenden wir anliegendes vom Königl. Haupt-Zoll-Amt zu Coblenz zur weitem Beförderung uns zugestellte Schreiben; mit dem ergebensten Ersuchen: von dem Inhalt dieses Schreibens der dortigen Schifffahrts-Gesellschaft, so wie dem Handelsstande bald gefälligst Nachricht geben zu wollen.

Bingerbrücke den 20. Mai 1823.

Königlich Haupt - Zoll - Amt.

An
den Grossherzogl. Hessen-Darmstädtischen
Stations-Controleur etc. etc.

Herrn HUYBENS

Wohlgeboren

zu

Bingen.

N.º 1976.

Abschrift.

Von Seiten des Hohen Finanz - Ministerii ist unterm 17. pr. nunmehr definitiv verordnet worden: dass inländische aus den beiden Ländertheilen der Monarchie herrührende Güter, im Wege der Rangschiffahrt von Bingen nach Cöln wegen beigeladener fremder Waaren, ohne Revision und mit Begleitung durchaus nicht mehr nach Cöln zur Durchfuhr durch den Freihafen, von hier abgelassen werden dürfen; weil dies Verfahren das dortige Haupt-Steuer-Amt, unnöthigerweise belästige, und dem Steuer-Interesse nachtheilig sey.

Die in Hinsicht auf die Rheinschiffahrt angenommenen Grundsätze und ertheilten Vorschriften, nämlich: dass für das Inland und weder zum Transit auf dem Rheine, noch zum Freihafen nach Cöln unumgänglich bestimmten Güter beim Eingange auf dem Rheine, in Coblenz revidirt werden müssen, und dadurch in den freien innern Verkehr übergehen sollen, werden daher in Zukunft, und zwar vom 1. Juni ab, ohne die mindeste Abweichung in Vollzug treten, und keine Ausnahmen fürder gestattet werden.

Die Mitglieder der Schiffahrts-Gesellschaft in Bingen, ermangeln wir nicht, von dieser ministeriellen Bestimmung in Kenntniss zu setzen, mit dem Ersuchen, von nun an die Veranstaltung zu treffen, dass ausländische für den Freihafen von Cöln oder zum Transit bestimmte unversteuerte Güter, bei der Umladung zu Bingen getrennt, und in besondere Gefässe verladen werden, wodurch die Ausladungen inländischer Güter, Behufs der Revision allhier leicht vermieden werden kann, zumal wenn die ebenfalls besonders geladene inländische Collis zur schnellern Abfertigung in den Schiffsräumen gehörig geordnet,

und der Verschluss ohne Schwierigkeit und Auffenthalt leicht besichtigt werden kann.

Coblenz den 11. Mai 1823.

Königlich Haupt - Zoll - Amt.

An
die Gesellschaft der
Binger Beurthfahrt
in
Bingen.

N.º 914.

283tes Protocoll vom 18. Juni 1823. §. I.

Nach geschehener Verlesung der beiden Berichte der provisorischen Verwaltungs-Commission d. d. 10. und 17. Juni l. J. N.º 1218 et 1283, die einstweilige Ermächtigung der zur Binger Rangfahrt gehörenden Schiffer betreffend; — die zur Einfuhr in's Preussische und jene zum Transitiren bestimmten Waaren, abgesondert, auf zwei Schiffsgefässen verführen zu dürfen, trug der Königl. Preussische Herr Bevollmächtigte, in seiner Eigenschaft als zeitlicher Präsident, darauf an, diesen Gegenstand in dem Verwaltungs-Protocoll als dahin gehörend zu verhandlen.

Die Herrn Bevollmächtigten behaupteten hingegen, dass dieser Gegenstand in wesentlicher Verbindung mit der im 282. Protocoll enthaltenen Conclusion stehe, und beschlossen dessen Verhandlung in dem gegenwärtigen legislativen Protocoll, und die Discussion griff demnach Platz wie folgt:

BADEN. Der Grossherzogliche Bevollmächtigte kann vorerst um so weniger seine Zustimmung zu irgend einer Modification des von der Central-Commission im 282. Protocoll vom 31. v. M. gefassten Beschlusses, bezüglich auf die vorliegenden Berichte der Verwaltungs-Commission, geben; als dieselbe durch die von ihr in der Zwischenzeit erlassene *generelle*, von dem bisherigen Verfahren, nach ihrem eignen Zugeständnisse, abweichende Verfügung an das Stations-Control-Amt in Bingen, ihre amtliche Befugnisse gegen die ihr vorgesetzte Behörde unbezweifelt überschritten, und in Gemässheit der allgemeinen Dienst-Instruction schon jeden für das gemeinsame Interesse der Ufer-Staaten-Gemeinschaft wichtigen Fall, ohne vorgängige Einschreitung vordersamst zur Kenntnissnahme und Entscheidung der Central-Commission zu bringen hat. Derselbe ist daher des Dafürhaltens, dass bis die von dem Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten, über den Gegenstand der vorliegenden Beschwerde verlangte nähere *Erklärung seines Allerhöchsten Hofes* eingelangt seyn wird, die Central-Commission lediglich auf der Vollziehung ihres obenerwähnten Beschlusses zu bestehen, und hiernach die Verwaltungs-Commission unter Bezeugung ihres Missfallens über ihr in dieser Angelegenheit eingehaltenes Verfahren, gemessenst anzuweisen habe.

BAIERN. Ich glaube mich rücksichtlich der vorliegenden Sache in dem Protocoll der letzten Sitzung in jeder Beziehung bereits genügend ausgesprochen zu haben.

FRANCE. Le soussigné n'ose pas s'écarter de la ligne que les traités le forcent de suivre; il ne peut donc pas, sous la forme vouluë et dans l'état actuel des choses à la Commission, donner son assentiment à une mesure que la Commission administrative a elle même reconnu être subversive de l'ordre existant, et de cette manière préjuger les explications que M.^r le Commissaire spécial de Prusse a été invité de donner à ce sujet à la Commission.

Il croit également, que, si toute fois dans ce que chacun des

États riverains juge bon de faire isolément, il y a cas de force majeure, (ainsi que la Commission administrative veut bien s'en excuser dans son rapport) au moins n'y a-t-il *pour le moment*, ni à propos, ni nécessité de sanctionner cette force majeure par une adhésion que jusqu'à présent l'on n'a pas crû devoir rechercher.

Finalement il déclare partager l'opinion de M.^r le Commissaire de Bade, dans ce qui concerne la réponse à faire à la Commission administrative pour avoir outre passe et méconnu ses pouvoirs.

HESSEN. Ich finde ebenfalls, dass die von der Verwaltung erlassene Verfügung quäst. nicht in ihren Attributionen war, und daher nicht zu genehmigen ist. Die Beschwerde über die letzte intendirte Innovation ist bereits bei der Allerhöchsten Behörde angebracht, und von daher Remedur zu erwarten; inzwischen aber sind die daraus entspringenden Uebel ohne thätige Einwirkung ihrem Schicksal zu überlassen.

NASSAU. Indem ich wiederholt den Wunsch ausdrücke, dass in der vorliegenden mit dem Gang der Haupt-Verhandlung über das Definitiv Reglement so enge zusammenhängenden Sache, der Herr Chef-Präsident *Delius* vor allen Dingen die nähere Erklärung abgeben möge, — kann ich auf den Grund meiner Abstimmung zum Definitiv Reglement nicht dazu einwilligen, der Verwaltungs-Commission die verlangte Befugniss zu ertheilen; indem der Zustand der Rheinschiffahrt nur durch gegenseitiges Einverständniss abgeändert werden kann.

PAYS-BAS. Si les bateliers de Bingen, qui exploitent la navigation entre ce port Hessois et celui de Cologne (port prussien) sont forcés par les Douanes prussiennes à séparer à Coblenze leurs cargaisons mixtes sur deux embarcations, ils ont indirectement forcés à opérer déjà à *Bingen* cette séparation de cargaison. A cette force directe ou indirecte des Douanes prussiennes, la Commission centrale a opposé la force morale des traités.

Si néanmoins, contre toute attente, celli-ci devrait succomber à

la première, il serait *superflû d'accorder*, comme il serait *inutile* de refuser aux bateliers *l'autorisation* de se soumettre à la force majeure.

PREUSSEN. Da der Vorschlag der provisorischen Verwaltungs-Commission für unzulässig erklärt wird, so nehme ich die vorstehenden Abstimmungen, gleich denen im letzteren Protocoll enthaltenen, ohne weiteres *ad referendum*.

B E S C H L U S S.

Der Verwaltungs-Commission kann die Befugniss nicht ertheilt werden, — die dem Schiffer WEINGARD ausnahmsweise ertheilte Erlaubniss zu generalisiren, und ist ihre voreilige Verfügung vom 10. d. M. als gänzlich *incompetent* erlassen, zu betrachten.

PREUSSEN. Ich beziehe mich an meine vorstehende Erklärung.

Anlage ad §. I. des 283. Protocoll d. d. 18. Juni 1825.

pr. d. 11. Juni 1823.

N.º 1218.

N.º 2223.

Die auf den Grund der einseitig von der Königlich Preussischen Mauth-Anstalt getroffenen Anordnungen nunmehr jedesmal in besondere Fahrzeuge zu verladenden Transitgüter betreffend.

Aus der in der Anlage in Abschrift zur hochgefälligen Einsicht beigeschlossenen Vorstellung wird eine hochpreissliche Central-Commission zu ersehen geruhen, dass die Verordnung des Königl. Preussischen Finanz-Ministeriums, worüber wir uns in unserem gehorsamsten Berichte vom 26. v. M. Zahl 1081 pflichtmässig zu äussern nicht verfehlt haben, nunmehr in Vollzug gesetzt wird. Da uns bis jetzt

auf den erwähnten Bericht noch keine hohe Entscheidung zugekommen ist, so haben wir uns durch diese Vorstellung veranlasst gesehen, die in der weiteren Anlage abschriftlich beigeschlossene generelle Verfügung an das Stations-Control-Amt zu Bingen zu erlassen.

Wir zweifeln nicht, dass eine hochpreissliche Central-Commission diese durch die unerwartet eingetretenen Umstände nöthig gewordene, obgleich von dem bisherigen Verfahren abweichende, Anordnung zu genehmigen geruhen werde, indem dadurch weniger Aufenthalt für den Güter-Transport entsteht, und dem Schiffer weniger Kosten verursacht werden, als wenn er erst in Coblenz ein Fahrzeug zum Transport der Transit-Güter miethet, derselbe auch mancher andern Unannehmlichkeit bei der Mauth-Anstalt überhoben ist.

Mainz den 10. Juni 1825.

Die provisorische Verwaltungs-Commission
der Rheinschiffahrt,

(Gezeichnet) OCKHART.

Vdt. ORTH.

An
die hochpreissliche
Central-Commission
für die Rheinschiffahrts-Angelegenheiten

in

Mainz.

Abschrift.

An die hohe provisorische Verwaltungs-Commission
der Rheinschiffahrt zu Mainz.

Unterthänigster Vortrag und Bitte
v. S.

der für die Stromstrecke von Bingen nach Cöln
ernannten Intermediär-Schiffer Bernhard WEIN-
GAERTNER Erben von Bacharach.

(Gnädige Befugniss die ihnen angewiesenen
Transit - Güter in ein apartes Fahrzeug
laden zu dürfen, betreffend.)

pr. Mainz d. 10. Juni 1823.

N.^o 1208.

Hohe Commission!

Die ehrerbietigst Unterzeichneten sind zu Bingen nach Cöln in die
Tour zu laden begriffen, und werden in einigen Tagen dahin abzu-
steuern fertig, laut Verordnung des Königl. Preussischen Ministeriums
müssen die Transit - Güter, die früherhin mit den andern gemein-
schaftlich geladen wurden, nunmehr in ein separates Fahrzeug an ihre
Bestimmung gebracht werden; und da zu Coblenz der Aufenthalt zu
gross würde, wenn man dort erst ein Fahrzeug suchen und dinge-
n müsste, um diese Güter Verordnungs gemäss überzuschlagen und sepa-
rat zu verführen; als unterlegen wir die ehrerbietige Bitte:
diese hohe Stelle wolle zur Beförderung des Transportes zu
gestatten geruhen, dass wir die uns angewiesenen wenige Tran-
sit - Güter zu Bingen in ein separates Fahrzeug laden und so an
ihre Bestimmung bringen dürfen.

Mit tiefster Ehrfurcht erharren dieser h. Verwaltungs-Commission
unterthänigst gehorsamste

Mainz den 9. Juni 1823. (Gez.) B. WEINGARD Erben.

Für gleichlautende Abschrift

(Gez.) ORTH.

Abschrift.

N.^o 1218.

Auszug

aus dem Sitzungs-Protocoll der provisorisch
für die

Verwaltung der Rheinschiffahrt ernannten Commission
dd^{to} Mainz den 10. Juni 1823.

Vorstellung der Erben des verstorbenen Binger Rangschiffers Bernhard WEINGARD, welchen durch die Verfügung vom 12. v. M. Zahl 948 eine sogenannte Sterbreise der bisher Statt gehabten Observanz gemäss, bewilligt wurde, um Erlaubniss, bei dieser nahe bevorstehenden Fahrt, um einer kürzlich erschienenen Verordnung des Königlich Preussischen Finanz-Ministeriums Genüge zu leisten, sich noch ein zweites Fahrzeug miethen zu dürfen, und die Transit-Güter der neuen Vorschrift gemäss abgesondert von den übrigen in dasselbe verladen zu können.

In Erwägung; dass zwar nach den bisher bestandenen und stets beobachteten Verordnungen zu einer Ladung, den niedrigen Wasserstand allein ausgenommen, jedesmal *nur ein* Fahrzeug gebraucht werden darf, dass jedoch aus der Befolgung dieser Verordnung wegen der von Seiten der Königlich Preussischen Mauth-Anstalt neuerdings in Ansehung der Transit-Güter getroffenen Anordnung für jene Schiffer, welche zu Bingen laden, sehr bedeutende Kosten, Aufenthalt und sonstige Unannehmlichkeiten ganz unverschuldeter Weise entstehen würden, wurde

Beschlossen,

- 1) so lang über die von Seiten der Königlich Preussischen Mauth-Anstalt im Widerspruch mit den bis jetzt noch in Kraft bestehen-

den Stipulationen der Rhein-Octroi-Convention, und dem Art. 22 des Wiener Vertrags über die Rheinschifffahrt, einseitig getroffene Anordnung, von Seiten der hochpreisslichen Central-Commission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten, an welche bereits am 26. v. M. sub N.^o 1085 über diesen Gegenstand referirt worden ist, keine definitive Entscheidung erfolgt, diejenigen Modificationen der bisher bei den Verladungen bestandenen generellen Verordnungen für den Hafen von Bingen eintreten zu lassen, welche in dem Interesse des Handels- und Schifferstandes bei den dermalen vorwaltenden, die Beschleunigung der Güter-Transporte momentan gefährdenden, so wie auch aussergewöhnliche Kosten verursachenden Umständen liegen, und in dieser Hinsicht also auch das vorgebrachte bittliche Ansuchen, so wie alle Gesuche ähnlicher Art bis auf weitere Verfügung ad interim zu genehmigen.

- 2) Dem Binger Stations-Control-Amte von dieser Verfügung zur Nachricht und Bemessung Kenntniss zu geben.
- 3) Sogleich von dieser Verfügung die hochpreissliche Central-Commission in Kenntniss zu setzen.

(Gezeichnet) OCKHARTH.

Für gleichlautende Abschrift

(Gezeichnet) ORTH.

Anlage ad §. 1. des 285. Protocoll d. d. 18. Juni 1823.

pr. d. 17. Juni 1823.

N.^o 1283.

N.^o 2229.

**Die neue Verladungs - Art der Transit - Güter
in dem Hafen zu Bingen betreffend.**

Mit unserm gehorsamsten Berichte vom 10. l. M. Zahl 1218 haben wir einer hochpreisslichen Central-Commission den von uns auf eine Vorstellung der Erben des verstorbenen Binger Rangschiffers B. WEINGARD genommenen Beschluss vorzulegen die Ehre gehabt, wodurch demselben, um bedeutende Kosten, Aufenthalt und sonstige Unannehmlichkeiten zu vermeiden, gestattet wurde, die Transitgüter, abgesondert von den übrigen in ein anderes gemiethetes Fahrzeug zu laden.

Am 13. d. ist uns von hochpreisslicher Central-Commission das 282. Sessions-Protocoll vom 31. v. M., veranlasst durch unsern frühern gehorsamsten Bericht vom 26. Mai l. J. Zahl 1083, die Revision der Güter-Transporte zu Coblenz, und die Verladung der Transit-Güter in Bezug auf eine neue Verordnung des Königl. Preussischen Finanz-Ministeriums betreffend, zur Nachachtung zugekommen, wodurch wir zugleich die bestimmte Weisung erhalten haben, da, wo es vonnöthen, auf die Aufrechthaltung der bestehenden Ordnung zu wachen, und über die allenfallsige Uebertretung derselben zu berichten.

Dieses veranlasst uns nunmehr bei hochpreisslicher Central-Commission gehorsamst anzufragen, ob die von uns durch den zur hochgefälligen Einsicht vorgelegten Beschluss vom 10. hujus Zahl 1218, auf dringendes Anstehen bewilligte Maasregel, durch welche übrigens der Stand der Klage, welche das Object unseres Berichtes vom 26. Mai ausmachte, keineswegs geändert worden, bis zu der hoffentlich

bald Statt findenden Beseitigung der dermalen obwaltenden Beschwerden veranlassenden Hindernisse auch auf ähnliche Fälle zur Beschleunigung der Güter - Transporte, ausnahmsweise zur Beruhigung des Handelsstandes ausgedehnt werden dürfe, welches nach unserm unmassgeblichen Dafürhalten ad interim um so mehr bei den obwaltenden Verhältnissen ohne Anstand Statt finden möchte, als dermalen vis major eine Ausnahme von der bestehenden Anordnung, dass sich die Rangschiffer zu ihren Fahrten nur eines Fahrzeuges bedienen dürfen, auf ähnliche Weise begründet, wie dieses bisher bei kleinem Wasser stets der Fall war, und die Erlaubniss, sich mehrerer Schiffe zur Vollen- dung einer Tourreise zu bedienen, ohne Anstand zu nehmen, alsdann stets ertheilt wurde.

Wir bitten eine hochpreissliche Central - Commission über diesen, das Beste des Handels und die Beförderung des Güterzugs betreffenden wichtigen Gegenstand um eine bald gefällige definitive Entscheidung zu unserer Bemessung und um dadurch in den Stand gesetzt zu werden, dem Stations - Control - Amte zu Bingen zur Vermeidung allenfallsiger Missverständnisse demnächst sogleich bestimmte Instructionen und weitere Verhaltens - Befehle als Norm des Verfahrens für alle ähnliche Fälle ertheilen zu können.

Mainz am 17. Juni 1823.

Die provisorische Verwaltungs - Commission
der Rheinschiffahrt,

(Gezeichnet) OCKHART.

Vdt. ORTH.

An die Hochpreissliche
Central - Commission
für die Rheinsch. Angelegenheiten
zu Mainz.

285tes Protocoll vom 28. Juni 1823. §. II.

PREUSSEN. Der Inhalt des 282. Protocolls welcher gelegentlich zu meiner Kenntniss gekommen ist, veranlasst mich meine sehr geehrten Herrn Collegien darauf aufmerksam zu machen, dass die hiesige Verwaltungs-Commission in ihrer Berichtserstattung vom 26. Mai einen von Seite des Hauptzollamts in Coblenz den Binger Schiffer ertheilten gutgemeinten Rath, mit einer Preussischen Regierungs-Verordnung verwechselt hat. So wenig ich von der Sache ämtlich unterrichtet bin; so kann ich doch mit Bestimmtheit bevorworten, dass es keiner Höhern Preussischen Staatsbehörde eingefallen ist, Anordnungen für den Binger Hafen treffen zu wollen, deren Incompetenz sich durchaus nicht würde verläugnen lassen. Ganz anders verhält es sich dagegen mit den unbezweifelten Regierungsrechten, deren Ausübung den Handel der eigenen Unterthanen mit Landes-Erzeugnissen und andern im freien Verkehr befindlichen Gütern, sobald sie aus dem Inlande durch das Ausland *steuerfrei* wieder in das Innere eingeführt werden sollen, gewissen Bedingungen unterwirft, welche den Dienstwirkungskreis der Central-Commission im mindesten nicht berühren. — Wenn jede Regierung befugt ist die Ausfuhr oder die Wiedereinfuhr beliebiger Gegenstände ganz zu verbieten; wie viel mehr ist sie dann nicht berechtigt für den Verkehr der eigenen Unterthanen im eigenen Lande einige Förmlichkeiten vorzuschreiben, von denen die Sicherung ihres Steuer-Interesse abhängt. — Und wie könnte ein Nachbarstaat diese Befugniß in Zweifel ziehen ohne seine eigene Hoheits-Rechte zu verkennen?

Es ist ein Grundsatz unserer Steuer-Verfassung, den innern Verkehr völlig frei zu lassen und nur beim Ein- und Ausgange an den Gränzen die unentbehrlichen Verificationen vorzunehmen. Ohne Zweifel wird man nach eben diesem Grundsatz auch die Güter eigener Unterthanen, welche von Kreuznach und Gegend über Bingen ausgeführt und bei Coblenz wieder eingeführt werden, zu behandeln wünschen. Die Regierung ist vollkommen berechtigt diesen Gütern den

Freihafen von Cöln zu verschliessen, weil derselbe während der Dauer des Umschlagszwangs *nur* für den ausländischen Transit in Anspruch genommen werden kann. Wollte man jene von Kreuznach kommende Waaren unbeschadet ihrer steuerfreien Wiedereinfuhr in den Freihafen von Cöln zulassen: so würden sie auf einer kurzen Stromstrecke unnöthigerweise 4 Control-Stationen durchlaufen müssen, nämlich:

1) bei der ersten Ausfuhr über das Hauptzollamt zu Bingen

2) bei der Wiedereinfuhr über Coblenz

3) bei dem 2. Ausgange in den Freihafen

4) bei dem Eingange in das Innere;

statt dass sie gleich bei der 2. Station wieder in den freien innern Verkehr übergehen können. Es ist begreiflich, dass man eine solche künstliche dem Handel selbst nachtheilige und leicht zu Unterschleifen führende Vervielfältigung der Controlmaasregeln zu vermeiden wünscht. — Jedenfalls ist hier aber nur von den Bedingungen die Rede, unter denen die Güter Preussischer Unterthanen, nachdem sie das Ausland berührt haben, wieder in den steuerfreien innern Verkehr zurücktreten dürfen. Der ausländische directe oder für jetzt durch den Freihafen von Cöln gehende Transit bleibt ungehemmt und ungestört — und es würde auch den Königl. Unterthanen unbedenklich frei stehen, ihre vorgedachten Güter-Transporte jenem Transit zu assimiliren, wenn sie solches mit ihrem Interesse vereinigen könnten. — Das Auskunftsmittel, welches die hiesige Verwaltungs-Commission in dieser Beziehung unter dem 10. Juni einstweilen vorgeschlagen hat, scheint mir um so unbedenklicher zu seyn, als *einmal* in Bingen notorisch fast lauter Preussische Güter verladen werden,

2) Bingen kein Stationshafen ist

3) die vorgeschlagene Einrichtung von den dortigen Schiffern und Kaufleuten lebhaft gewünscht wird — und

4) die daselbst bestehende erst neuerlich ohne unmittelbare Kenntnissnahme der Uferstaaten eingeführte Rangfahrt auf einer einfachen

Verabredung zwischen dem Schiffer- und Handelsstande beruht; also mit beiderseitiger Zustimmung jederzeit modificirt werden kann.

Findet jedoch die hochlöbliche Central-Commission und die zunächst bei der Sache interessirte Grossherzoglich Hessische Regierungs-Behörde fortwährend Bedenken hierauf einzugehen: so bietet sich den Königlich Preussischen Unterthanen leicht Gelegenheit dar ihre Güter unterhalb der Preussischen Zollstelle bei der Binger Brücke, etwa zu Dreyeckshausen zu verladen und dadurch ihr Interesse sicher zu stellen. Die Folgen welche hieraus für die Binger Spedition und Schifffahrt entstehen dürften, werden ohne nähere Entwicklung einleuchten.

Meine verehrten Herrn Collegen bitte ich diese Bemerkungen als einen Beweis meiner Geneigtheit in freundschaftliche Erörterungen über etwaige Missverständnisse einzugehen, gütigst aufzunehmen und mit mir die Ueberzeugung zu theilen, dass von meiner Allerhöchsten Regierung keine meinen frühern Zusicherungen widersprechende Anordnungen beabsichtigt worden sind.

BADEN. FRANKREICH. HESSEN. NIEDERLAND. Die Bevollmächtigten verdanken dem Königlich Preussischen Herrn Spezial-Bevollmächtigten, die über den Gegenstand der Reclamationen des 282. Protocolls der Central-Commission vom 31. Mai abgegebene Erklärung, und werden, indem sie dieselbe lediglich ad referendum nehmen, sich beeilen dieselbe ihren Allerhöchsten Höfen vorzulegen.

BADE. FRANCE. HESSE. PAYS-BAS. Les Commissaires, en remerciant M.^r le Commissaire spécial de Prusse de la déclaration qu'il vient d'émettre sur l'objet des réclamations de la Commission centrale, renfermé dans le 282. Protocole du 31. Mai la prennent purement ad referendum, et s'empresseront de la soumettre à leurs très hautes Cours.

BAIERN. Ich zweifle nicht, dass meine Allerhöchste Regierung in der vorstehenden Insertion des Königlich Preussischen Bevollmächtigten eine befriedigende und völlig beruhigende Aufklärung finden wird.

NASSAU. Ich habe bereits im 282. und 283. Protocoll den Wunsch ausgedrückt, dass über den anliegenden Gegenstand der Herr Chef-Präsident *Delius* vor allen Dingen mit der näheren Erläuterung gehört werden möge. — Da Letztere nunmehr gegeben wird, so werde ich solche meinem Höchsten Hofe vorlegen.

(Gezeichnet) **BÜCHLER.**
VON NAU.
ENGELHARDT.
PIETSCH.
VON ROESSLER.
BOURCOURD.
DELIUS, Präsident.

N.^{ro} IV.*Patentsteuer.*

283tes Protocoll vom 18. Juni 1823. §. III.

Präsidium legte eine neue Vorstellung des Verwaltungs-Rathes der Cölner Schiffer-Gilde beider Sectionen d. d. 26. Mai a. c. vor, die Bitte enthaltend: dass auch die Königl. Preussischen Unterthanen bei diesen Gilden von der Bezahlung der preussischen Gewerb-Steuer, auf den Grund frei gesprochen werden möchten, dass sie ihr Gewerbe blos in ausländischen Häfen und dem, dem Ausland gleichgestellten *Freihafen* zu Cöln, folglich *nur im Ausland* betrieben.

Auf den Antrag des Königl. Preussischen Herrn Bevollmächtigten nahm die Central-Commission nachstehenden

B E S C H L U S S.

In Betracht, dass die Besteuerung der eigenen Unterthanen der einzelnen Souverains der Rheinuferstaaten kein Gegenstand der Deliberationen der Central-Commission seyn kann, so hat die provisorische Verwaltungs-Commission den reclamirenden Königl. Preussischen Unterthanen, Mitglieder der Cölner Schiffergilde für die directe Fahrt nach Mainz und Holland, dieses als Bescheid zu erkennen zu geben.

PAYS-BAS. Le Commissaire des Pays-Bas se réfère à ce qu'il a dit au 266. Protocole §. II. savoir: que la thèse, « que les États riverains n'étaient point gênés d'imposer leurs propres sujets » *qu'en tant* qu'il s'agit d'impôts qui ne grèvent pas la navigation du Rhin, de laquelle, d'après les stipulations conventionnelles en vigueur, il ne peut être levé aucun autre impôt au de là des droits réglés par les conventions, sous quelque dénomination ou prétexte que cela puisse être. Il observe subsidiairement, que les prix de frêt des transports par le Rhin sont déjà trop forts, pour qu'ils puissent, sans détourner les expéditions de la route navale, subir encore une augmentation par suite de nouvelles charges, qu'on voudrait imposer aux bateliers, les droits d'octroi et de reconnaissance se trouvant déjà réglés à un taux assez élevé.

(Signé) BÜCHLER.

de NAU.

ENGELHARDT.

PIETSCH.

de ROESSLER.

BOURCOURD.

JACOBI.

N.^{ro} V.*Definitiv Reglement.*

285tes Protocoll vom 28. Juni 1823. §. I.

PRAESIDIUM. Nach Inhalt des 273. Sitzungs-Protocolls vom 26. und 28. Februar v. J. haben sich die Herren Bevollmächtigten von Baden und Niederland die Einholung der Instructionen Ihrer Höfe vorbehalten, um an den Verhandlungen über den von der Königlich Preussischen Regierung vorgelegten Entwurf zum Rheinschiffahrts-Reglement Theil zu nehmen. Seit dieser Zeit sind 4 Monate verstrichen und mittlerweile auch von dem Königlich Baierischen und Grossherzogl. Hessenschen Herrn Bevollmächtigten umfassende Erklärungen in die Protocolle N.^o 276 und 279 vom 12. März und 16. April niedergelegt worden.

In der billigen Erwartung, dass nunmehr die nöthigen Instructionen eingegangen seyn werden, und in der Ueberzeugung von der dringenden Nothwendigkeit endlich die Haupt-Verhandlungen über das Definitiv-Reglement zu beginnen, und die gemeinschaftliche Angelegenheit einem lange ersehnten Ziele entgegenzuführen, erlaube ich mir den Vorschlag, dass die bereits in obengedachten Protocollen enthaltenen Einladungen zur Abstimmung nach dem Vorgange der Majorität, durch ein Commissions-Conclusum wiederholt werden mögen.

BADEN. Der Bevollmächtigte ist in dem Falle die von seinem Höchsten Hofe ihm indessen zugekommenen Instructionen, zur Eröffnung des heutigen Protocolls sogleich abzugeben; so zwar, dass der in dem einleitenden Präsidial-Vortrage enthaltene Antrag eines weiteren Monitoriums denselben keineswegs treffen kann.

Von meinem Höchsten Hofe mit den, in Gefolge der Erklärungen und Beschlüsse im 273. Protocolle der Central-Commission vom 26. Februar d. J. verlangten Instructionen, in Betreff der Separat-Verhandlungen über den Königlich Preussischen Entwurf eines Definitiv-Reglements, nunmehr verstehen, beehre ich mich zum heutigen Protocoll der Central-Commission in Gemässheit dieser Instructionen, nachfolgende Erklärung abzugeben:

Die Grossherzoglich Badische Regierung hat, ganz in Uebereinstimmung mit den frühern Beschlüssen der Central-Commission darauf bestanden, dass man sich auf die Erörterung über den Königlich Preussischen Entwurf eines Definitiv-Reglements nicht eher einlassen werde, bis die Versicherung gegeben und der allgemein verbindliche Beschluss von der Central-Commission gefasst seyn würde, dass *während der Verhandlungen* der Status quo der Rheinschiffahrts-Verhältnisse auf dem Rheine, wie er sich auf die Grundlage der Octroi-Convention von 1804, bis zur Zeit des Abschlusses der Wiener Convention (Junius 1815) und seitdem, mittelst ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung der Central-Commission, noch weiter ausgebildet hat, von keiner Seite gestört oder verschlimmert, sondern vielmehr als eine allgemein verbindliche Norm, wiederholt anerkannt, und dass alle zu dessen Verschlimmerung eingetretene Neuerungen, namentlich die Königlich Preussischen Mauth-Einrichtungen auf seiner Stromstrecke zurückgenommen würden.

Der Grossherzoglich Badische Bevollmächtigte hat demnach keinen Anstand genommen, der von dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten in der 259. Sitzung der Central-Commission vom 4

September v. J. in Vorschlag gebrachten Collectiv-Erklärung, nach diesen Ansichten seiner Regierung, seine Zustimmung zu geben, und niemals hatte man wohl auch im Ernste Zweifel darüber hegen können; dass der sich gegenseitig zu garantirende Status quo, der Natur der Sache nach, kein anderer als der hier bezeichnete seyn könne. — Die Garantie eben dieses Status quo, gegen jede denselben verschlimmernde Störung, während der Unterhandlungen über das definitive Reglement, und über die aus demselben für die Schifffahrt, nach der Vorschrift des Wiener Vertrags, *auch über ihr bisheriges Maas* noch weiter zu bewilligenden Erleichterungen, gehet aus dem Geiste der Wiener Congress-Verhandlungen und aus den Bestimmungen des Art. 31 der Wiener Convention so deutlich hervor, dass sie in allen bisherigen Verhandlungen noch niemals verkannt und auch von dem Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten, in seiner neuesten Erklärung, im 275. Protocoll vom 26. Februar d. J. wenigstens im Allgemeinen anerkannt worden ist. Die Pflicht zur Entfernung alles dessen hingegen, was diesem Status quo zuwider, inzwischen auf dem Rheine von einem einzelnen Uferstaate, ohne ausdrückliche, oder doch stillschweigende Zustimmung der Central-Commission angeordnet worden, ist hievon eine *gesetzlich nothwendige* Folge. Hiervon vermag der Umstand, dass nach den neuesten Territorial-Verhältnissen, nunmehr eine lange Stromstrecke das Souverainitäts-Gebiet eines einzigen Uferstaats, nicht mehr wie früher begrenzt, sondern blos durchschneidet, um so weniger irgend eine *staatsrechtliche* Ausnahme dergleichen zu begründen, als nicht nur, seit der Vereinigung des ehemaligen Grossherzogthums Berg mit Frankreich, schon früher das nämliche Verhältniss, ohne desswegen in den Bestimmungen der Octroi-Convention von 1804, *hinsichtlich der Douanen-Anstalten*, irgend eine Abänderung herbeigeführt zu haben, bereits bestanden hatten; sondern weil auch die Wiener Convention in ihren Bestimmungen zwischen Strömen oder Stromstrecken, welche in ihrem Laufe verschiedene Ge-

biere begrenzen, und jenen, welche solche blos durchfliessen, durchaus keinen Unterschied macht, vielmehr beide ganz gleichen *Dispositionen* unterwirft.

So wenig es demnach dormalen einer wiederholten Anerkennniss der bereits auf *öffentlichen Tractaten* beruhenden *Verbindlichkeit* zur Handhabung des *Status quo* der Schiffahrts - Verhältnisse, bis zur Sanction und Publication des definitiven Reglements bedarf, und so beruhigend auch die hierüber von dem Königlich Preussischen Spezial-Bevollmächtigten Herrn Chef-Präsidenten *Delius*, gegebene Zusicherung im Allgemeinen seyn musste, so wenig lässt sich dennoch damit die von demselben auf den Grund der am Rheine statt gefundenen Territorial-Veränderungen für die Königlich Preussische Mauth-Einrichtungen behauptete *Ausnahme* von dieser allgemein anerkannten Pflicht und seine Abneigung vereinigen, die hierunter seit dem Jahre 1821 von Seiten der Königlich Preussischen Regierung, auf der ihr Gebiet durchströmenden, für *Schiffahrt* und *Handel* aber allen Uferstaaten *gemeinschaftlichen Stromstrecke* eingeführten Neuerungen, dem oft wiederholten dringenden Ansuchen der übrigen Uferstaaten gemäss alsbald wieder zu entfernen.

Da nun aber diese, zur Erleichterung der Königlich Preussischen Mauth-Beamten, eingeführten Neuerungen, zugleich mit den Vorschriften der Wiener Convention, und namentlich mit dem Art. CXV. der Wiener Congress-Acte, welcher die *Mauth-Anstalten* von dem Strome auf dessen Ufer verbannt, in offenbarem Widerspruche stehen; so hat die Grossherzoglich Badische Regierung zugleich in der so beharrlichen Weigerung des Königlich Preussischen Herrn Spezial-Bevollmächtigten, diesen billigen und vertragsmässigen Forderungen der Central-Commission nachzugeben, mit Bedauern wahrzunehmen geglaubt; dass für das künftige Gedeihen der Verhandlungen und für den endlichen Vollzug der Wiener Conventionen, auf dem Rheine, wenig Hoffnung vorhanden sey. Da sie jedoch auch ihrer Seits kein

Mittel unversucht zu lassen Willens ist, was auf irgend eine Weise, nach bereits siebenjährigen vergeblichen Unterhandlungen, zu dem *tractatgemässen* Ziele führen könnte; so hat sie nach dem Beispiele und Wunsche der übrigen Uferstaaten, ihren Bevollmächtigten nunmehr ermächtigt, auch seiner Seits, die Verhandlungen über den Königlich Preussischen Entwurf eines definitiven Reglements, ohne ferneres Abwarten auf eine von der sonst so rühmlich bekannten Gerechtigkeitsliebe der Königlich Preussischen Regierung doch immer noch zu hoffende willfährige Erklärung, von Seiten ihres Herrn Spezial-Bevollmächtigten über diesen so wichtigen Incident Punkt jedoch bloß als einen *Versuch*, um auf diesem Wege vielleicht noch zum Ziele zu gelangen, und mit ausdrücklichem Vorbehalt der auf die Handhabung und resp. Wiederherstellung des mehrerwähnten Status quo sowohl, als der auf den unverhofften Fall eines abermaligen Misslingens des gegenwärtigen Versuches und der hiernach über das definitive Reglement anzugehenden Verhandlungen, aus dem Art. 31 der Wiener Convention ihr zustehenden weitem Rechte, mit anzugehen.

Der Grossherzoglich Badische Bevollmächtigte ist demnach nunmehr ermächtigt und bereit, über die *einzelnen* Paragraphen des Königlich Preussischen Entwurfs, wie solche nämlich nach und nach zur Discussion gebracht werden, abzustimmen. Zu einer *summarischen* Abstimmung über diesen Entwurf im Ganzen hingegen, ist derselbe nicht ermächtigt; da man sich Grossherzoglich Badischer Seits, nach früheren Erfahrungen, davon eher nachtheilige, als die Sache befördernde Folgen erwarten zu können glaubt, und in Uebereinstimmung mit der auch vom Königlich Französischen Herrn Bevollmächtigten bereits wiederholt dessfalls zu Protocoll gegebenen Abstimmung.

BAIERN. Ist mit dem Präsidial-Antrage einverstanden, in so fern solcher nicht schon durch vorstehende Grossherzoglich Badische Erklärung seine Erledigung erhalten hat.

FRANCE. Emet le voeu que M.^r le Commissaire des Pays-Bas

puisse se trouver bientôt à même de suivre l'exemple de son très honoré collègue de Bade, et s'en remet à l'avis de la majorité concernant le mode le plus convenable pour arriver à ce but.

HESSEN. Ist mit dem Präsidial-Antrage in eben der Art, wie Baiern, einverstanden.

NASSAU. Ich bin ebenfalls mit dem Präsidial-Antrage einverstanden, und wünsche nur, dass der Königlich Französische Herr Bevollmächtigte sich entschliessen möge, nach dem Vorgang der Majorität über das Ganze auf einmal abzustimmen, — indem aus der Grossherzoglich Badenschen Note hervorzugehen scheint, — dass hiernächst auch der Grossherzogliche Hof über das Ganze auf einmal abstimmen wird.

PAYS-BAS. J'ai l'honneur de déclarer à mes très honorés Collègues, que je saisirai avec empressement l'occasion que me présente le vote cy-dessus de M.^r le Commissaire de Bade *au sujet du contenu du protocole N.^o 273*, pour accélérer la réception des instructions, que j'attends de ma très haute Cour à *ce même sujet*, et que j'ai tout lieu d'espérer de cette démarche une solution prompte et satisfaisante.

PREUSSEN. Die Erklärung des Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten ist meines Erachtens zu unbestimmt und gewährt zu wenig Sicherheit, dass wir dessen Beitritt zu den Verhandlungen über das Definitiv-Reglement binnen kurzem erwarten können. Ich wünsche daher, dass es demselben gefällig seyn möge eine Zeitfrist zu bestimmen, nach deren Ablauf die Erörterungen in der Hauptsache zuverlässig beginnen können. Nur in diesem Falle kann ich mit freundlicher Berücksichtigung der Wünsche des gedachten Herrn Bevollmächtigten für eine abermalige kurze Vertagung stimmen. Wäre derselbe hiezu nicht im Stande: so dürfte es für den Fortgang des Geschäfts angemessen und dem Allerhöchsten Gouvernement der Niederlande selbst nicht unwillkommen seyn, unsere Discussionen, mit Vorbehalt Aller-

höchst dessen Rechte, sogleich eröffnet zu sehen, während dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten die Beschleunigung der ihm noch abgehenden Instructionen mittlerweile überlassen bliebe. In der beistimmenden Grossherzoglich Badenschen Erklärung erkenne ich Namens meiner Allerhöchsten Regierung einen wirksamen Schritt zur redlichen Beförderung der gemeinschaftlichen Angelegenheit. Ohne die in derselben geäusserte Besorgnisse zu theilen, und ohne das Bestehen vertragswidriger Neuerungen auf der Königlich Preussischen Rheinstrecke zuzugeben, muss ich die Erörterung der in mehrgedachter Erklärung angeregten Punkte, den Hauptverhandlungen, wohin sie gehören, vorbehalten und dieserhalb für jetzt lediglich auf die mit Beistimmung der Majorität zum 275. Protocoll abgegebenen Erklärungen Bezug nehmen.

Mit dem Wunsche des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, dass die noch abzugebenden Vota das Ganze des Reglements umfassen mögen, bin ich um so mehr einverstanden, als ihn die Majorität theilt, und durch die That Anspruch auf dessen Erfüllung erworben hat. Ich hoffe, dass der Königlich Französische Herr Commissaire sich hierunter bestimmend erklären, und dann auch der Grossherzoglich Badensche Herr Bevollmächtigte nicht weiter Anstand nehmen werde, dem Beispiel der Mehrheit zu folgen.

BADEN. Der Bevollmächtigte begnügt sich auf die voranstehende Herzoglich Nassauische Insertion insbesondere lediglich zu erwiedern; dass die am Schlusse derselben ausgesprochene Unterstellung aus dem Inhalte der in Auftrag seines Höchsten Hofes abgegebenen Erklärung, die wohl keiner weiteren Erläuterung bedarf nicht unbedingt zu folgen scheint.

Derselbe bemerkt auf die vorstehende Insertion des Königl. Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten; dass seine Instruction und die zum heutigen Protocolle abgegebene Erklärung seines Höchsten Hofes lediglich zu einer *gemeinschaftlichen* und *artikelweisen* Discussion des

Definitif-Reglements ihn ermächtigt, — und dass von einer *Beschlussfassung per majora*, in einer so gemeinschaftlich wichtigen Angelegenheit, schon nach dem Art. 17 der Wiener Acte, die jura singularia der Ufer-Staaten-Regierungen betreffend, überall nicht die Rede seyn kann.

FRANCE. Dans la persuasion, que la proposition de M.^r le Commissaire de Prusse (de voter sur le projet de règlement définitif par une déclaration en masse) même si cette proposition avait réuni de suite le suffrage de tous les États riverains, ne dispenserait cependant pas la Commission de recourir à des discussions spéciales sur chaque article pris isolément, le soussigné a crû devoir s'en tenir à la règle générale, et insister sur un ordre de travail que la pratique et l'usage ont généralement consacré en fait de négociations.

Maintenant, que M. M. les Commissaires de Hesse, Bavière et Nassau ont voté d'après la proposition de M.^r le Commissaire de Prusse, le soussigné n'en est pas moins porté à croire, que la conviction qu'il avait alors et que M.^r le Commissaire de Bade, par son vote de ce jour, vient encore de renforcer, n'était rien moins qu'erronnée dans ses conséquences; puisque sur 93 articles, dont se compose le projet de règlement, 46 ont été amendés par les votes de 3 cours seulement, qu'il est à croire que d'autres articles le seraient pareillement encore par les votes des 3. autres cours, et que ceux, sur lesquels il ne sera rien dit, renferment des dispositions qui sont empruntées de la convention de 1804 et qui, consacrées par 19 années d'utilité pratique, sont tellement liées à l'essence d'un règlement de navigation, qu'il était à prévoir à l'avance qu'elles ne pouvaient donner lieu à des observations essentielles.

A l'appui de cette conviction, le soussigné ajoute de plus, qu'il lui paraît que les votes collectifs déjà émis sont bien loin d'avoir mis les intentions réciproques bien au jour, puisqu'au lieu de rendre superflû la discussion d'article par article, ils ramènent au contraire à

l'ordre de travail, sur lequel il a crû devoir insister à tant de reprises.

En effet M.^r le Commissaire de Bavière dans son vote collectif dit : entre autres (276. pr.)

» Concernant les §§. sur lesquels rien n'a été observé et quant
 » aux objets dont le projet ne parle pas, mais dont la Convention de Vienne fait mention, je me réfère uniquement au
 » texte et au sens de la dite Convention. «

M.^r le Commissaire de Nassau dit (257. protocole) à la même occasion :

» Des amendemens et des changemens propres à mettre çà et là
 » l'intention des dispositions plus clairement au jour seront faits
 » et vuidés dans le cours de la discussion. «

M.^r le Commissaire de Hesse s'exprime d'une manière plus précise encore sur les articles sur lesquels il n'a rien observé, il dit — (279. protocole)

» Je me réserve en outre la faculté de faire en temps et lieu
 » les observations nécessaires tant sur les votes définitifs, que
 » sur le contenu du peu d'articles dont il n'est pas fait mention
 » ici et qui paraissent plus propres à être discutés verbalement. «

Quelque soit donc l'opinion que l'on pourrait avoir de l'utilité et de l'à propos des Votes collectifs déjà émis, le soussigné déclare néanmoins ne pas vouloir se refuser à l'évidence des faits, et attend à ce sujet les éclaircissemens et les développemens ultérieurs.

Transitoirement il ajoute, que si dans le cas particulier il a été libre à chaque État riverain, de prendre telle détermination qu'il a jugé utile et convenable, le soussigné en persistant dans celle de son gouvernement, ne fait donc qu'user des mêmes droits, dont se sont servis ses collègues : sous ce rapport la majorité que l'on invoque, et qui n'est que le concours fortuit de l'opinion individuelle et gratuite

des membres qui la composent, ne saurait être légalement obligatoire pour la minorité.

Quant à l'ouverture des discussions sur le Règlement définitif, dont il est fait mention dans le vote de M.^r le Commissaire spécial de Prusse, le soussigné se réfère aux termes de son vote consigné au 273. protocole, où il a déclaré: qu'il ne pouvait prendre sur lui d'envisager les discussions sur le Règlement définitif, que comme un simple essai pour parvenir au plutôt à un *accommodement de commun accord* sur les difficultés actuelles.

BAIERN. Die Art der Abstimmung über welche so eben die Herrn Bevollmächtigten von Baden und Frankreich gesprochen haben, gehört nicht zur Materie sondern zur Form, deren Bestimmung eigentlich der Majorität der Versammlung zusteht. — Ich gehe über diesen Incident-Punkt hinaus, weil er ohnehin kein Hinderniss im Ganzen der Unterhandlungen veranlassen kann, und bemerke auf die Königlich Preussische Abstimmung.

Da die Königlich Niederländische Regierung durch die Wichtigkeit des Gegenstandes wahrscheinlich hingehalten, innerhalb einem Zeitraum von 4 Monaten, ihren Bevollmächtigten noch nicht mit bestimmten Instructionen versehen hat, dieser Zögerung aber sicher nicht die Absicht unterlegt werden kann, die Eröffnung der Unterhandlungen über das Definitiv-Règlement hinaushalten; so kann ich auch nicht vermuthen, dass es gegen den Willen der Königlich Niederländischen Regierung seyn könne, wenn die übrigen Herrn Bevollmächtigten, die Unterhandlungen einsweilen beginnen, da ihr Resultat als Vorarbeit zu einem schnellern Abschluss lediglich zu betrachten ist, und jeden Augenblick dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten es frei steht den Sitzungen beizutreten.

NASSAU. Der Herzoglich Nassauische Hof hat schon früher erklären lassen, dass man Herzoglich Nassauischer Seits bereit ist, jeden Gang der Verhandlung zu adoptiren, welcher das Ziel der Sache

näher bringt. — Ich bin also auch jetzt mit der Königlich Preussischen Proposition einverstanden.

PAYS-BAS. Plus je partage sincèrement le désir de M.^r le Commissaire spécial de Prusse, d'arriver aux discussions du projet de Règlement définitif (en suivant toute fois la route tracée par l'acte de Vienne) et plus je souhaite, que *pour faire cesser tout délai*, mon très honoré Collègue eût pû, en vertu de ses pleins pouvoirs, *) se décider à accepter la proposition conciliatoire au sujet de l'exécution de l'art. 31 du dit acte, contenue dans la déclaration que je fis au nom de ma très haute Cour le 4. Sept. 1822 et qui trouva un accueil favorable auprès de M. M. les Commissaires des autres États riverains, tandis que M.^r le Commissaire spécial de Prusse, n'y répondant, *sur deux invitations de M. M. ses Collègues*, que le 26. Fevrier 1823 seulement, déclina et fit échouer l'accueil unanime de la dite proposition.

Je me suis donc empressé de demander les ordres ultérieurs de mon Gouvernement, en lui communiquant le protocole N.^o 273 et le désir y exprimé, que mes Instructions puissent me permettre un rapprochement, c'est à dire qu'elles puissent me permettre, de consentir à laisser in suspenso l'exécution de l'art. 31 de l'acte de Vienne et de passer outre, sous quelques réserves, à la discussion du projet de Règlement définitif, sauf à revenir, en cas de non réussite de celle-ci, sur l'exécution du dit Art. 31.

Cette proposition, sur laquelle ma très haute Cour s'occupe à prendre une détermination, tend donc à ce qu'elle consente à une *déviatio*n du mode d'activer le nouvel ordre des choses, prescrit par

*) Ces pleins pouvoirs portent non seulement sur le Règlement définitif, mais aussi sur des „Anträge und Vorschläge, welche etwa auf eine Interimistische „Instruction oder sonstige vorläufige Maasregeln bis zum Abschluss des definitiven Reglements gemacht werden.“

l'acte de Vienne; il y s'agit par conséquent non pas de faire, mais de ne pas faire, ce que cet acte veut; il y s'agit non-pas de l'accomplissement d'une obligation du côté de mon Gouvernement, mais d'une confiante condescendance d'icelui, à laisser reposer son droit, d'insister sur l'exécution de l'obligation établie par l'art. 31, à renoncer à la garantie, que donnerait l'exécution de cet article pour le maintien provisoire des avantages, que la Convention du 15. Août 1804 avait assurés à la navigation du Rhin.

Une telle proposition, on le sentira facilement, est, d'après sa nature même, peu susceptible d'instances pressantes pour obtenir la détermination désirée. D'un autre côté exige-t-elle une maturité d'examen, proportionnée à l'importance des intérêts mis en question et des suites, que son accueil pourrait avoir.

D'ailleurs M.^r le Commissaire spécial de Prusse s'étant trouvé lui-même dans le cas de différer, comme il est déjà dit ci-dessus, *pendant près de six mois*, sa réponse négative sur une proposition des Pays-Bas, qui tendait à poursuivre la négociation dans la voie prescrite par l'acte de Vienne, sait par expérience, que la meilleure volonté ne peut pas toujours éviter des délais occasionnés soit par la gravité de l'objêt en délibération, soit par quelque circonstance imprévue ou *quelque nouvel incident*.

Néanmoins, pour déférer, autant qu'il est en moi et sans anticiper sur les instructions attendues, au désir de M.^r mon très honoré Collègue de Prusse, je n'hésite pas d'ajouter à ma déclaration ci-dessus, que j'ai tout lieu de croire, que, maintenant où la très haute cour de Bade a fait connaître sa détermination, les ordres que j'attends de la mienne me parviendront dans le courant du mois prochain.

Pour ce, que dit encore M.^r le Commissaire spécial de Prusse du commencement de la discussion du projet de Règlement définitif, je ne saurais pas me dispenser de déclarer, que ce règlement, destiné à embrasser tout le cours du Rhin et les intérêts communs de tous les

États riverains, devant, d'après sa nature et aux termes de l'acte de Vienne, être dressé par la Commission centrale, c'est - à - dire par les Commissaires réunis de tous les États riverains, le Gouvernement des Pays-Bas a sans doute le droit (dont je fais usage par ces présentes) de demander, qu'aucune discussion relative à la confection de ce règlement n'ait lieu *sans le concours de son Commissaire, lequel concours* il est encore en droit, de faire dépendre de l'accomplissement préalable de l'obligation établie par l'art. 31 de l'acte de Vienne, aussi longtems qu'il n'aura pas consenti aux modifications désirées, sous ce dernier rapport, de la part de ses Cocontractans de Vienne.

PREUSSEN. Es liegt meiner Allerhöchsten Regierung daran bestimmt zu erfahren: ob sie sich noch ferner mit der Hoffnung schmeichlen dürfe, dass auf dem seit geraumer Zeit eingeschlagenen Weege die Absicht unserer Verhandlungen zu erreichen seyn werde. Wäre dies gegen alle Erwartung nicht der Fall: so würde sie verpflichtet seyn ihre dringenden Landes-Angelegenheiten so weit solche mit der Rheinschiffahrt in Verbindung stehen, einstweilen auf eine andere Weise und in freundlicher Uebereinstimmung mit den ihre Wünsche theilenden Uferstaaten zu reguliren; sie dürfte sich selbst in der Lage befinden, ihr Interesse und ihre fernere Theilnahme an dem Fortbestehen einer gemeinschaftlichen Centralbehörde die den Hauptzweck ihrer Einsetzung zu erreichen ausser Stande wäre, in Erwägung ziehen zu müssen.

Es thut mir leid, dass ich unter diesem Gesichtspunkt auch die 2. Erklärung des Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten nicht als beruhigend ansehen kann, und dass ich daher meinen Antrag wegen Bestimmung einer angemessenen Vertagungs-Frist nochmals zur billigen Erwägung anheimstellen muss. Sofern die schon vorliegenden Erklärungen über den Reglements - Entwurf nach der Ansicht des französischen Herrn Bevollmächtigten noch eine Vervollständigung wünschen lassen, kann solche meines Erachtens vor der Zusammensetzung

eines General-Vortrags, in gemeinschaftlicher Sitzung füglich nachgeholt werden. Ich verspreche mir von der Geneigtheit meiner verehrten Herrn Collegen, dass sie hiezu bereit seyn und dadurch die der schon gewählten Abstimmungs-Weise entgegengesetzten Bedenken ihre Erledigung finden werden.

CONCLUSUM.

Der Wunsch die Verhandlungen über das Definitiv-Reglement wo möglich in allseitiger Uebereinstimmung zu beginnen, veranlasst die Central-Commission die weitem Discussionen bis zum Ablauf des nächsten Monats zu vertagen; wobei sie jedoch billig voraussetzt, dass es der Königlich Niederländischen Regierung genehm seyn werde, wenn nach Ablauf dieses Zeitraums die gedachten Verhandlungen jedenfalls wirksam beginnen und nicht weiter zurückgestellt werden.

Die Bevollmächtigten von Baiern, Hessen, Nassau und Preussen hoffen, dass diejenigen ihrer Mitglieder, welche ihre Vota noch nicht abgegeben haben, nachträglich dem preussischen Vorschlag wegen der Abstimmungsweise beitreten werden.

PAYS-BAS. Se réfère à ses insertions ci-dessus, et se tient le protocole ouvert.

286tes Protocoll vom 23. Juli 1823. §. I.

PAYS-BAS. Parsuite à mes insertions et à mon attente exprimée au protocole de la 283. Séance, j'ai l'honneur de déclarer ce qui suit:

La Commission centrale, chargée de l'exécution de l'acte de Vienne, concernant la navigation du Rhin, s'étant occupée depuis sa réunion, conformément au mode y prescrit pour activer le nouvel ordre des choses, à remplir la stipulation de l'art. 31 du dit acte, conçue en ces termes:

» et l'on fera émaner, au nom de tous les États riverains, une
 » instruction intérimaire, par laquelle on ordonnera de suivre,
 » jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règle-
 » ment, la convention du 15. Août 1804, en indiquant toute fois
 » succinctement lesquels de ses articles se trouvent déjà supprimés
 » par les dispositions actuelles, et quelles autres dispositions il
 » faut déjà à présent y substituer. «

mais l'application de la dernière partie de cette disposition

» en indiquant toute fois — y substituer. «
 ayant par rapport aux relâches forcées et à la perception commune,
 rencontré des difficultés, qui arrêterent la marche de l'affaire et les
 deux propositions faites de la part des Pays-Bas, par suite de la pré-
 sentation du projet d'un règlement définitif de la part de la cour royale
 de Prusse, développées dans les protocoles N.^o 257 et 259, et ten-
 dantes à concilier, autant que possible, le désir de surmonter les dites
 difficultés et de faire avancer l'affaire avec les prescrits sus relatés de
 l'art. 31, n'ayant eû non plus, faute d'accueil unanime, le succès
 attendû; le Gouvernement des Pays-Bas, cédant aux désirs de tous
 les États riverains et voulant donner par là une preuve, combien il
 prend à coeur de voir atteindre le bût de l'acte de Vienne, a autorisé
 son Commissaire à consentir à ce que les délibérations directes sur
 l'exécution pleine et entière des obligations profluantes de la stipula-
 tion susalléguée de l'art. 31 soient provisoirement suspendues, et à
 accéder à la proposition conciliatoire de Monsieur le Commissaire de
 France (Protocole de la 273. Séance) de proceder, à titre d'essai,
 pour parvenir au plutôt à un accommodement de commun accord sur
 les difficultés actuelles, à la discussion séparée du projet de règlement
 définitif susmentionné.

Ce consentement et le concours du Commissaire des Pays-Bas à
 l'essai en question, s'accrochent toute fois à la réserve expresse, qui
 résulte déjà de la dite proposition conciliatoire elle même, tant du

maintien (et respectivement, là où il y a lieu, du rétablissement) du status quo durant la dite discussion séparée, que des droits et obligations ultérieurs profluans de la stipulation susalléguée de l'art. 51, et à faire valoir dans le cas inattendu de la non réussite de l'essai, dont il s'agit.

Quant au mode de discussion, le Commissaire des Pays-Bas vient d'être instruit de voter article par article à l'instar de M. M. ses Collègues de Bade et de France.

B E S C H L U S S.

Die Central-Commission verdankt dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten die so eben zu Protocoll gegebene Erklärung seines Allerhöchsten Hofes, und ersucht den anwesenden Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten, dieselbe unverweilt, sowohl zur Kenntniss seines Allerhöchsten Hofes, als des Königlich Preussischen Special-Bevollmächtigten, Herrn Chef-Präsidenten *Delius*, Behufs der weiteren Verhandlungen über den Königlich Preussischen Entwurf des definitiv Reglements zu bringen.

BADEN, FRANKREICH und NIEDERLAND. Die Bevollmächtigten vereinigen sich bezüglich auf den Inhalt des §. 1 des 285. Protocolls vom 28. v. M. und ihre zu demselben abgegebene Instructions gemässen *Erklärungen*, die Angehend einer *gemeinschaftlichen* und *artikelweisen* Unterhandlung über den Königlich Preussischen Entwurf eines definitiv Reglements, als Versuch einer gemeinsamen Vereinbarung betreffend, zu dem hiernach motivirten Verlangen, dass es nun auch den übrigen Herren Bevollmächtigten gefallen möge, *demselben* Abstimmungs- und Verhandlungs-Modus sich anzuschliessen. — Diese Vereinbarung wird für den Königlich Preussischen Herrn Special-Commissaire um so leichter seyn, als dessen von S. M. dem König unterzeichnete Vollmacht, denselben ausdrücklich zu jeder zum gemeinschaftlich gewünschten Ziele führenden *Verhandlungsweise* ermäch-

tiget, und auch der Herzoglich Nassauische Herr Bevollmächtigte im 285. Protocoll bereits erklärt hat: »dass man Herzoglich Nassauischer Seits bereit ist, *jeden Gang der Verhandlung zu adoptiren*, welche das Ziel der Sache näher bringt.«

BADE, FRANCE et PAYS-BAS. Les Commissaires se joignent relativement au contenu du §. 1 du 285. Protocole du 28. Juin d.^{er}, et insertions faites conformément à leurs instructions au même Procès-verbal, — concernant l'ouverture d'une négociation *commune et article par article* sur le projet d'un règlement définitif comme *essai d'un accommodement*, pour exprimer la demande motivée par l'ensemble de leurs instructions, qu'il plaise à M. M. les autres membres de la Commission centrale, de se réunir avec eux *sur le même mode de voter et de négocier*. — Cette réunion sera d'autant plus facile pour Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, que ses pleins pouvoirs, signés par S. M. le Roi son maître l'autorisent expressément à toute forme de négociation qui pourra amener au but, réciproquement désiré, d'ailleurs Monsieur le Commissaire ducal de Nassau ayant également déclaré au 285. Protocole »*que de la part de Nassau on est prêt, à adopter toute forme et mode de négociation, qui pourra amener au but de cette négociation.*«

BAIERN, HESSEN und NASSAU. Die Bevollmächtigten von Baiern, Hessen und Nassau erwiedern auf vorstehende Einladung wie es ihre Absicht nicht seyn kann, den Gang der Verhandlung durch eine neue Discussion über die Abstimmungsweise hinzuhalten, indem sie bereits abgestimmt haben, wie es aber immer noch ihre Meinung ist, dass man schneller zur Uebersicht, der zu beseitigenden Erinnerungen von Seiten der einzelnen Staaten kommen würde, wenn alle Erinnerungen zusammen und auf einmal vorgebracht würden.

BADEN, FRANKREICH und NIEDERLAND. Beziehen sich lediglich auf ihre frühere Insertionen.

BADE, FRANCE et PAYS-BAS. Se réfèrent uniquement à leurs insertions antérieurs.

288tes Protocoll vom 6. August 1823. §. I.

PRAESIDIUM.

Hochgeehrteste Herrn Collegen!

Es waren gestern sieben Jahren, seitdem die, durch den Wiener Congress für die *Organisation* und *Administration* der Rheinschiffahrt niedergesetzte Central-Commission, dahier ihre Sitzungen eröffnete. — Unter dem 5. August 1816 vereinigten sich die zu diesem Zwecke hierher abgesandten Herrn Bevollmächtigten der sieben Uferstaaten, deren grössere Zahl wir auch heute noch, und zwar dieselben, an dieser Stelle zu erblicken das Vergnügen haben, um in Gemässheit der Art. 10 und 11 der Schiffahrts-Acte des Wiener Congresses vom 9. Juni 1815, sich als *Central-Commission* förmlich zu constituiren. — Indem ich als zeitlicher Präsident dieser Commission für den laufenden Monat, die angenehme Verpflichtung erkenne, Ihnen hochgeehrteste Herrn, diesen Jahrestag unserer gemeinschaftlichen Verhandlungen in einem Augenblicke ins Gedächtniss zurückzurufen, welcher nach manchen durch Zeit und Verhältnisse herbeigeführten Schwierigkeiten und Hindernissen, eine neue Aussicht zu einer dem Zwecke unserer Vereinigung entsprechenden gemeinsamen *Vereinbarung* gewährt, halte ich blos die *Gegenwart* fest, und abstrahire gänzlich von einer *Vergangenheit*, deren Würdigung einer der *Zukunft* angehörenden *urkundlichen* Geschichte unserer Verhandlungen selbst, — welche einen integrirenden Theil der Zeitgeschichte ausmachen, — lediglich vorbehalten ist. — Meine Absicht ist vielmehr, Ihnen, meine Herrn, nachdem nun die Bevollmächtigten sämtlicher Uferstaaten sich über den, seit dem 7. September 1821 zur Kenntnissnahme der Central-Commis-

sion gelangten Königlich Preussischen Entwurf eines Definitif-Reglements für die Rheinschiffahrt, nach den Instructionen ihrer höchsten Committenten, näher erklärt haben, *den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen*, als eine für die gemeinschaftliche Lösung der uns gewordenen schwierigen Aufgabe, günstige Epoche zu bezeichnen, und den von uns Allen sicher getheilten Wunsch auszusprechen; dass es unserm gemeinschaftlichen Zusammenwirken gelingen möge, die Unterhandlung über den Entwurf eines Definitif-Reglements zu dem längstersehten Ziele zu führen.

Seitdem *sämmtliche* Uferstaaten-Regierungen durch ihre Bevollmächtigten *Absicht* und *Verlangen* unumwunden ausgesprochen haben, mit augenblicklicher Beseitigung der frühern Hindernisse, welche auf den Fortgang der Gesamt-Unterhandlung hemmend einwirkten, sich in *gemeinschaftlicher* Angehung der Verhandlungen über den Entwurf eines Definitif-Reglements zu verständigen, ist, meines Erachtens, erst der Moment eingetreten, welcher eine nähere Aussicht gewährt, dass uns durch die Wiener Schiffahrts-Acte vorgezeichnete Ziel endlich zu erreichen. — Möchte zu diesem Ziele, in den nun demnächst *allseitig* bevorstehenden Discussionen über *den Inhalt* des mehrerwähnten Entwurfs, die gemeinschaftliche Ueberzeugung uns leiten; dass nur durch wechselseitiges conciliatorisches Entgegenkommen, durch den zeitgemässen Geist der Vermittelung und Anerkennung eines Conflicts wechselseitiger Staats-Interessen, unter dem Gesichtspunkte der uns zur Pflicht gemachten grossmüthigen Absichten der höchsten Urheber und Theilhaber der Wiener Congress-Acte, so wie des öffentlichen Wohls der beteiligten Uferstaaten und des uns verbindenden, für Handel und Schiffahrt gemeinschaftlichen, ersten deutschen Stromes, der Zweck unserer Vereinigung, — eine *definitive* und *bleibende Rheinschiffahrts-Ordnung*, — zu erreichen steht! —

Möchte endlich, meine hochgeehrte Herrn, das Jahr 1823, nach siebenjährigen Bemühungen, die manchen Keim *billiger* Ansein-

andersetzung entwickelten, unter den Auspizien des Wiener Vertrags, der uns gewordenen eben so ehrenvollen als wichtigen Mission zu genügen *den Zeitpunkt des Gelingens*, auf dem hier eben nur angedeuteten, und uns nur noch einzig übrigen, entsprechenden Wege, bezeichnen!

Die Central-Commission theilt völlig die vom Präsidio vorstehend geäußerten Gesinnungen.

(Gezeichnet) BÜCHLER, Präsident.
von NAU.
ENGELHARDT.
PIETSCH.
von ROESSLER.
BOURCOURD.
JACOBI.



andererseits entwickelt, unter dem Ansehen des Wiener Vertrags,
 der uns geworden ist als schwebend als wir die Mission zu
 genügen dem Zeitpunkt der Gefährdung, und dass wir eben nur eine
 deuteten, und uns nur noch einer letzten, entscheidenden Lage
 bezeichnen! Die Central-Commissions vom 1. März 1848

E R R A T A.

Seite 69 vor dem 269. Protocoll lese N.º II. Strafgebühren - Erhebung.

Seite 71 lese 270. Protocoll vom 22. Januar.



Verhandlungen der Rheinschiffahrts-Central-Commission bei Entwurf eines
definitiven Reglements für die Rheinschiffahrt

Bd.: [2]. [1825]. - 132 S.

Mainz 1825

4 Bor. 105 s-1/2

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10001463-2